

CA1

XC3

- 86 M 11

Government
Publications



3 1761 11970583 8

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, June 3, 1986
Monday, June 9, 1986
Wednesday, June 11, 1986

Chairman: Gordon Taylor

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Legislative Committee on*

BILL C-88

An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto

RESPECTING:

Order of Reference

WITNESSES:

(See back cover)



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 3 juin 1986
Le lundi 9 juin 1986
Le mercredi 11 juin 1986

Président: Gordon Taylor

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité législatif sur le*

PROJET DE LOI C-88

Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, June 12, 1986

The Legislative Committee on Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Thursday, May 29, 1986, your Committee has considered Bill C-88 and has agreed to report it without amendment.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings relating to this Bill (*Issue No. 1 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 12 juin 1986

Le Comité législatif sur le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 29 mai 1986, votre Comité a étudié le projet de loi C-88 et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 1 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

GORDON TAYLOR

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 3, 1986

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto, met at 9:05 o'clock a.m., this day, the Chairman, Gordon Taylor, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid.

Gordon Taylor announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to S.O. 93(2).

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Thursday, May 29, 1986, which is as follows:

ORDERED,—That Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto, be referred to a Legislative Committee.

Patrick Nowlan moved,—That the Committee print 350 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present.

On motion of Patrick Nowlan, it was agreed,—That during questioning of witnesses, time be allocated at the discretion of the Chairman.

It was agreed,—That, at the discretion of the Chairman, reasonable travelling and living expenses be reimbursed to witnesses invited to appear before the Committee.

On motion of Patrick Nowlan, it was agreed,—That the Chairman invite CN Marine Inc. to appear before the Committee.

At 9:20 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, JUNE 9, 1986

(2)

The Legislative Committee on Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto, met at 3:33 o'clock p.m., this day, the Chairman, Gordon Taylor, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Patrick Nowlan, Brian Tobin.

Witnesses: From the Department of Transport: Denis Pratt, Director General, Marine Policy and Programs; Werner Heiss, Legal Advisor.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 3 JUIN 1986

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives, se réunit, aujourd'hui à 9 h 05, sous la présidence de Gordon Taylor, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Darryl Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid.

Gordon Taylor annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément à l'article 93(2) du Règlement.

Le Comité procède à l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 29 mai 1986, libellé en ces termes:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives soit déféré à un Comité législatif.

Patrick Nowlan propose,—Que le Comité fasse imprimer 350 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression en l'absence du quorum.

Sur motion de Patrick Nowlan, il est convenu,—Que le temps alloué pour l'interrogation des témoins soit laissé à la discrétion du président.

Il est convenu,—Que, à la discrétion du président, les témoins invités à se présenter devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Sur motion de Patrick Nowlan, il est convenu,—Que le président invite CN Marine Inc. à se présenter devant le Comité.

A 9 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 9 JUIN 1986

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives, se réunit, aujourd'hui à 15 h 33, sous la présidence de Gordon Taylor, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike Forrestall, Darryl Gray, Morrissey Johnson, Patrick Nowlan, Brian Tobin.

Témoins: Du ministère des Transports: Denis Pratt, directeur général, Politique et programmes maritimes; Werner Heiss, conseiller juridique.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, May 29, 1986, relating to Bill C-88. (See *Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 3, 1986, Issue No. 1.*)

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

The witnesses answered questions.

Clauses 2 to 4 carried severally.

On Clause 5

After debate, Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

On Clause 7

Brian Tobin moved,—That clause-by-clause consideration of Bill C-88 be suspended until an official of C.N. Marine appears before the Committee.

After debate, by unanimous consent, the motion was withdrawn.

Patrick Nowlan moved,—That clause-by-clause consideration of Bill C-88 be resumed on Wednesday, June 11, 1986, after the officials have appeared before the Standing Committee on Transport.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to on the following show of hands: Yeas: 4; Nays: 1.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 11, 1986

(3)

The Legislative Committee on Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto, met at 3:31 o'clock p.m., this day, the Chairman, Gordon Taylor, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Vince Dantzer, Mike Forrestall, Patrick Nowlan, Joe Reid, Brian Tobin.

Other Members present: Terry Clifford, André Ouellet.

Witness: From C.N. Marine: R. Tingley, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, May 29, 1986, relating to Bill C-88. (See *Minutes of Proceedings, dated Tuesday, June 3, 1986, Issue No. 1.*)

The Chairman called Clause 7.

R. Tingley made an opening statement and answered questions.

Clauses 7 and 8 carried.

On Clause 9

Iain Angus moved,—That Clause 9 be amended by striking out line 25, on page 3, and substituting the following:

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 29 mai 1986 relatif au projet de loi C-88. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du mardi 3 juin 1986, fascicule n° 1*).

L'article 1 est réservé.

Article 2

Les témoins répondent aux questions.

Les articles 2 à 4 sont respectivement adoptés.

Article 5

Après débat, l'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 7

Brian Tobin propose,—Que l'étude, article par article, du projet de loi C-88 soit interrompue jusqu'à ce qu'un haut fonctionnaire de C.N. Marine comparaisse devant le Comité.

Après débat, par consentement unanime, la motion est retirée.

Patrick Nowlan propose,—Que l'étude, article par article, du projet de loi C-88 reprenne le mercredi 11 juin 1986, après la comparution des hauts fonctionnaires devant le Comité permanent des transports.

Après débat, la motion est mise aux voix par vote à main levée et adoptée comme suit: Pour: 4; Contre: 1.

A 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 11 JUIN 1986

(3)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives, se réunit, aujourd'hui à 15 h 31, sous la présidence de Gordon Taylor, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Vince Dantzer, Mike Forrestall, Patrick Nowlan, Joe Reid, Brian Tobin.

Autres députés présents: Terry Clifford, André Ouellet.

Témoin: De C.N. Marine: R. Tingley, président-directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 29 mai 1986 relatif au projet de loi C-88. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du mardi 3 juin 1986, fascicule n° 1*).

Le président met en délibération l'article 7.

R. Tingley fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Les articles 7 et 8 sont adoptés.

Article 9

Iain Angus propose,—Que l'article 9 soit modifié en retranchant la ligne 23, page 3, et en y substituant ce qui suit:

“marine transportation service which will serve as an extension of the Trans-Canada Highway, with a corresponding fee structure, a marine”

After debate, the Chairman ruled the amendment out of order.

Clauses 9 to 12 carried severally.

The Title carried.

Bill C-88 carried.

ORDERED,—That the Chairman report Bill C-88 to the House.

At 3:55 o'clock p.m., the Committee adjourned.

«service de transport maritime qui sera le prolongement de la route trans-canadienne, d'un service»

Après débat, le président déclare l'amendement irrecevable.

Les articles 9 à 12 sont respectivement adoptés.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C-88 est adopté.

IL EST ORDONNÉ,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi C-88.

A 15 h 55, le Comité s'ajourne.

Le greffier du Comité

Eugene Morawski

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 3, 1986

• 0903

The Chairman: Order, please. I see a quorum, so we will open the meeting. The first item is the authority for me to act as chairman. I will read the letter from John Bosley, dated December 11, 1985, to Gordon Taylor, MP.

Dear Colleague:

Pursuant to Standing Order 70, this confirms your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-88, An Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto.

I think that looks after that item.

• 0905

We are here to study this Bill C-88, an Act to authorize the acquisition of Marine Atlantic Inc. and to provide for other matters in relation thereto.

The printing of issues is usually 1,000. I wonder if the committee would like to make a motion that the committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, in view of the liaison committee and very real reductions in the printing of evidence of committees to help effect savings . . . I think that item is higher than what they were trying to get for other committees. There is a whole change there, and that was one of the major reductions in the expenses of all committees.

The Chairman: Do you want to make it 500? Or what figure do you think?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, unless we move that the 1,000 copies be printed the way it stands . . . unless changed by the Speaker according to rules laid down at the liaison committee, I do not know how the amendment could be made to it.

Mr. Nowlan: We can make the amendment. We can move whatever we want. But to conform—you are right—with uniform printing . . .

Does the clerk know yet if there is a standard procedure on legislative committees?

The Clerk of the Committee: It has not been mentioned.

Mr. Nowlan: That is the only thing. Also, I really do not know if there is as wide an interest in this bill as there is in some bills.

I would move, Mr. Chairman, that we print 350 copies.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 3 juin 1986

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Puisque nous avons le quorum, je déclare la séance ouverte. La première question à l'ordre du jour est ma nomination en tant que président de ce Comité. Permettez-moi de vous lire la lettre adressée par John Bosley, en date du 11 décembre 1985, à Gordon Taylor, député.

Cher collègue:

Conformément à l'article 70 du Règlement, je vous confirme par la présente votre nomination en tant que président du Comité législatif sur le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. et prévoyant des mesures corrélatives.

Je pense que cela règle cette première question.

Nous sommes ici pour étudier le projet de loi C-88, Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C., et prévoyant des mesures corrélatives.

Généralement, nous faisons imprimer 1,000 fascicules. Quelqu'un voudrait-il proposer une motion nous autorisant à faire imprimer 1,000 exemplaires de nos comptes rendus?

M. Nowlan: Monsieur le président, compte tenu de la décision du comité de liaison de réduire le nombre de fascicules imprimés pour réduire les dépenses . . . Je crois que ce chiffre est supérieur à celui des autres comités. C'est une des principales mesures d'économie qui a été recommandée à tous les comités.

Le président: Voulez-vous que nous réduisions ce chiffre à 500? Quel nombre proposez-vous?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, à moins que nous ne proposions que 1,000 exemplaires soient imprimés comme à l'accoutumée . . . à moins d'un changement avisé par le président de la Chambre en fonction des nouvelles règles proposées par le comité de liaison, je ne vois pas comment nous pourrions modifier cette motion.

M. Nowlan: Nous pouvons proposer un amendement. Nous pouvons proposer ce que nous voulons. Mais si nous voulons nous conformer—vous avez tout à fait raison—à ce que font les autres en matière d'impression . . .

Le greffier saurait-il s'il y a désormais une procédure standard pour les comités législatifs?

Le greffier du Comité: Il n'en a pas été question.

M. Nowlan: C'est la seule chose. Je me demande également si l'intérêt pour ce projet de loi sera aussi important que pour d'autres.

Je proposerais donc, monsieur le président, que nous fassions imprimer 350 exemplaires.

[Texte]

The Chairman: Seconded by Mr. Angus.

Motion agreed to.

The Chairman: The next one is hearing evidence and printing the same when a quorum is not present. I would invite a motion that the chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

Mr. Angus: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: The Subcommittee on Agenda and Procedure: since the committee now has only seven members, the best way to proceed may be for the full committee to discuss future business at in camera sessions, either at meetings called specifically for that purpose or at the end of a regular meeting. Are there any comments on that?

Mr. Reid: Yes, Mr. Chairman, I would think the recommendation as set out here would particularly apply to this particular legislative committee.

Mr. Nowlan: I think that would be satisfactory.

Motion agreed to.

The Chairman: Is there any feeling that we should have a research officer at all for this bill?

Mr. Angus: I do not think there is any need, Mr. Chairman.

The Chairman: The questioning of witnesses: moved that during the questioning of witnesses at any meeting of this legislative committee there be allocated so many minutes to the first questioner of each party, in the order of Liberal Party, PC Party, New Democratic Party, and thereafter minutes be allotted. In other words, do you want to set 10 minutes, 5 minutes, or do you want to leave it up to the Chair?

Mr. Nowlan: Discretion of the Chair.

Mr. Angus: Yes, discretion of the Chair; good thought.

Motion agreed to.

The Chairman: In connection with witnesses' expenses, that at the discretion of the chairman, reasonable travel and living expenses be reimbursed to witnesses invited to appear before the committee.

Motion agreed to.

• 0910

Mr. Nowlan: Yes, but the main question is that we do not have any witnesses.

The Chairman: Yes. On that point, I notice that Canadian National Railways and CN Marine Incorporated are both appearing for the Transport committee. So it would hardly be reasonable to have it before us, because they are practically the same people. Would that be agreed?

[Traduction]

Le président: Appuyé par M. Angus.

La motion est adoptée.

Le président: La question suivante est celle de l'audition des témoignages et de leur impression en l'absence d'un quorum. J'aimerais qu'une motion soit proposée autorisant le président à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence d'un quorum.

M. Angus: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Le sous-comité du programme et de la procédure: étant donné que nous ne sommes que sept, la meilleure manière de procéder serait que le comité plénier discute de nos travaux futurs à huis clos, soit lors de réunions convoquées spécialement à cette fin, soit à la fin d'une réunion régulière. Y a-t-il des commentaires?

M. Reid: Oui, monsieur le président; je pense que cette recommandation s'applique tout particulièrement à ce comité législatif.

M. Nowlan: Cela me paraît satisfaisant.

La motion est adoptée.

Le président: Pensez-vous nécessaire que nous engagions les services d'un documentaliste?

M. Angus: Je ne pense pas que cela soit nécessaire, monsieur le président.

Le président: Période de questions: il est proposé que lors de l'interrogation des témoins aux séances du comité législatif, x minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, dans l'ordre suivant: libéral, progressiste conservateur et néo-démocrate, et que par la suite, x minutes soient accordées à chacun des autres intervenants. En d'autres termes, voulez-vous que nous fixions ces interventions à 10 minutes, puis à cinq minutes, ou souhaitez-vous vous en remettre à la discréption de la présidence?

M. Nowlan: À la discréption de la présidence.

M. Angus: Oui, à la discréption de la présidence; excellente idée.

La motion est adoptée.

Le président: Frais engagés par les témoins: qu'à la discréption du président, le Comité rembourse aux témoins les frais de déplacement et de séjour entraînés par leur comparution devant le Comité.

La motion est adoptée.

Mr. Nowlan: Oui, mais il reste que nous n'avons pas de témoins.

Le président: Oui. À ce sujet, je remarque que les chemins de fer nationaux et CN Marine incorporé doivent comparaître devant le Comité des transports. Il serait donc fort peu raisonnable de les inviter à comparaître devant nous puisqu'il s'agit pratiquement des mêmes personnes. N'est-ce pas?

[Text]

Mr. Angus: I think the only question I have, Mr. Chairman, is that when they are coming before Transport, they are going to be talking about the general operation. I do not know if we want to have them here to talk about the specifics of the changeover, i.e., the shift of the pension plan and how it is being implemented, things like that which may be appropriate. And we might be able to schedule it in such a way that CN Marine can meet with us following the Transport committee hearing. I do not know.

The Chairman: Are there any other comments?

Mr. Angus: It would save them coming in the second time.

The Chairman: They are coming on June 11, 1986.

Mr. Nowlan: I wonder if there has been any communication with the Parliamentary Secretary. I guess we have not had any.

Mr. Angus: There has been communication, but—

Mr. Nowlan: No, but on this—

Mr. Angus: No. I am surprised this committee exists—

Mr. Nowlan: So am I.

Mr. Angus: —because we were almost ready to go through it in all three readings one day. Something happened but I do not know what happened.

Mr. Nowlan: Yes, I remember.

The Chairman: I wonder, since we have the chairman of the Transport committee here . . . The only thing worrying me is that this is early in June, and June 11 . . . We are going to sit waiting. Is there any reason to—

Mr. Nowlan: I wonder, Mr. Chairman, if you, as the chairman of the legislative committee, with the consent of the committee, could communicate with the Minister or the Parliamentary Secretary, and if there is not some official from the department and/or CN Marine; and if there is, then we schedule them at a suitable time for a hearing on the legislative committee, before they come up for the standing committee. Because I agree with Mr. Angus, I do not really see how much extra is going to be developed with the presentation of any witness.

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: It might be that the next meeting of this legislative committee, after some consultation, would get it into clause-by-clause and dispose of it.

Mr. Angus: I have an additional question. We have had some preliminary discussions with a member of the union, and I put it that way because he is not an official of the union. There appears to be some concern about the transfer of the pension stuff and some other aspects. We have been trying to get hold of the union leadership to see whether they are even interested in coming to meet with the legislative committee to offer any comments.

[Translation]

M. Angus: Le seul problème, monsieur le président, est que lorsqu'ils comparaîtront devant le Comité des transports leur témoignage sera de nature plus générale. Il serait peut-être bon de les questionner sur les détails de cette opération particulière, sur les modalités du transfert de régime de pensions, sur toutes les questions relatives à cette opération particulière. Nous pourrions peut-être nous arranger pour que notre réunion avec CN Marine suive sa déposition devant le Comité des transports. C'est une simple suggestion.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Angus: Cela leur éviterait d'avoir à revenir une deuxième fois.

Le président: Ils doivent comparaître le 11 juin 1986.

M. Nowlan: Avons-nous communiquer avec le secrétaire parlementaire? Je n'en ai pas l'impression.

M. Angus: Il y a eu un échange de communications, mais . . .

M. Nowlan: Non, mais à ce sujet . . .

M. Angus: Non. Je suis surpris de l'existence même de ce comité . . .

M. Nowlan: Moi aussi.

M. Angus: . . . car nous sommes pratiquement prêts à lui faire passer les étapes des trois lectures en un seul jour. Quelque chose s'est passé mais je ne sais pas quoi.

M. Nowlan: Oui, je me souviens.

Le président: Je me demande, étant donné que nous avons parmi nous le président du Comité des transports . . . Le seul problème est que nous sommes début juin et que le 11 juin . . . Il va nous falloir attendre. Y a-t-il une raison pour laquelle . . .

M. Nowlan: Monsieur le président, en tant que président du comité législatif, avec le consentement du Comité, vous devriez peut-être communiquer avec le ministre ou le secrétaire parlementaire, pour voir si un représentant du ministère et où un représentant de CN Marine pourrait être disponible, et dans l'affirmative, nous pourrions prévoir une réunion du comité législatif avant qu'il ne vienne déposer devant le Comité permanent. Je suis tout à fait d'accord avec M. Angus, je ne vois pas très bien ce que nous apportera de plus l'audition de témoins.

Le président: Oui.

M. Nowlan: Il se peut fort bien que lors de la prochaine réunion de ce comité législatif, après consultation, nous entamions directement l'étude article par article.

M. Angus: J'ai une autre question à poser. Nous avons eu quelques discussions préliminaires avec un membre du syndicat, je dis bien membre car il n'est en aucune façon représentant officiel du syndicat. Il semblerait qu'il y ait certains problèmes au sujet du transfert du régime de pensions et d'autres détails de ce genre. Nous avons essayé de contacter les dirigeants du syndicat pour déterminer si venir témoigner devant notre comité législatif les intéresserait.

[Texte]

I think we should leave it open. If they are interested, we should get them here so that we can hear firsthand. But I do not have anything concrete.

The Chairman: Could we have a motion that the chairman check with the Minister and with the CN Marine, although they are not incorporated yet—

Mr. Nowlan: No, but the old—

The Chairman: —but with the present body—

Mr. Nowlan: The present body, the old agency.

The Chairman: —and see what the reaction is and report it at the next meeting?

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: Would that be in order?

Mr. Angus: Mr. Chairman, rather than report it at the next meeting, can we just leave it to you that if they would like to come before us, you just go ahead and schedule it?

The Chairman: Sure, the rain check.

Mr. Nowlan: And if they would not, then the next meeting be clause-by-clause.

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Nowlan: And that could be done perhaps after consultations.

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: And even if there is a union situation out there, that is the type of thing that could properly come in, in any event, at the standing committee, when we call them.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Nowlan: But, after consultations, the next meeting might be the clause-by-clause that could be disposed of very quickly.

The Chairman: Do we have that in the form of a motion, that the chairman check with the Minister and with the—

Mr. Nowlan: The CN.

The Chairman: —union? And if—

Mr. Nowlan: And the CN. I mean the CN Marine.

The Chairman: Yes, the CN Marine. And, if necessary, they will be given a time. And then we will proceed, at that meeting, with clause-by-clause. Right?

Mr. Nowlan: So moved.

Motion agreed to.

The Chairman: Okay. Thank you. I think that is all. Yes, I think that covers it.

[Traduction]

Nous devrions laisser la porte ouverte à cette possibilité. S'ils sont intéressés, nous devrions les entendre directement. Pour l'instant je n'en sais pas plus que cela.

Le président: Quelqu'un pourrait-il proposer une motion intimant au président de vérifier auprès du ministre et de CN Marine, bien que cette société ne soit pas encore incorporée . . .

M. Nowlan: Non, mais l'ancienne société . . .

Le président: . . . mais la compagnie actuelle . . .

M. Nowlan: La compagnie actuelle, l'ancienne société.

Le président: . . . pour nous enquérir de sa réaction et vous en faire part lors de la prochaine réunion?

M. Nowlan: Oui.

Le président: Seriez-vous d'accord?

M. Angus: Monsieur le président, plutôt que de demander un rapport pour la prochaine réunion, ne pourrions-nous pas simplement nous en remettre à vous et si venir témoigner les intéressé, vous laisser prendre directement les dispositions nécessaires?

Le président: D'accord, une simple vérification.

M. Nowlan: Et s'ils ne sont pas intéressés, nous procéderons à l'étude article par article lors de la prochaine réunion.

Le président: Oui.

M. Angus: Oui.

M. Nowlan: Et nous pourrions prendre toutes ces dispositions après consultation.

Le président: Oui.

M. Nowlan: Et même s'il y a un problème de syndicat, c'est le genre de problème qui pourra être abordé pendant la réunion du comité permanent qui leur sera consacré.

M. Angus: Oui.

M. Nowlan: Donc, après consultation, il est possible que lors de notre prochaine réunion nous procédions à l'étude article par article et que nous en finissions le jour même.

Le président: Est-ce que quelqu'un peut proposer une motion à cet effet, à savoir que le président vérifie auprès du ministre et de . . .

M. Nowlan: Du Canadien National.

Le président: . . . du syndicat? Et si . . .

M. Nowlan: Et du CN. Je veux parler de CN Marine.

Le président: Oui, CN Marine. Et si c'est nécessaire, nous leur donnerons le temps suffisant. Et ensuite lors de la même réunion nous passerons à l'étude article par article. D'accord?

M. Nowlan: C'est ce que je propose.

La motion est adoptée.

Le président: Très bien. Merci. Je crois que c'est tout. Je crois que nous avons réglé toutes les questions.

[Text]

Mr. Reid: It is on a completely unrelated matter, Mr. Chairman. So after you conclude the reference and all legislative points, I want to raise the question of the travel arrangements and the reference to the House, with both the clerk and the chairman of the Standing Committee on Transport being present—

Mr. Nowlan: We cannot do that at 9.30 a.m.

Mr. Reid: Are we going to deal with that at 9.30 a.m.? I wanted to get you going now.

Mr. Nowlan: We can talk about it, yes.

The Chairman: Yes. There will not be any travel arrangements for Bill C-88.

The meeting is adjourned.

Monday, June 9, 1986

• 1532

The Chairman: I see a quorum, so we will commence.

Just before we start on the clause-by-clause, I should report to the committee that I have been in touch with the company. They sent a letter, but they said they did not want to make any representations, and also that they would like to see the bill passed as soon as possible.

I have also been in touch with the union, and the union advised me they had no objections and no representations to make. That is why we announced we would proceed with clause-by-clause today, so I assume we are now ready to proceed on clause-by-clause. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, first of all, thank you for that information. I do not see any need to take an extraordinary amount of time to deal with this bill, given that the bill is in most senses of the word Parliament performing undertakings and measures after the fact, because most of what is described within this bill has occurred, if not everything described in this bill.

Mr. Chairman, notwithstanding the fact the company does not want to make a representation to the committee, I would have hoped before this committee would finally deal with this bill—and I do not know if it is the intention of the Chair to deal with it entirely today—that parliamentarians... In particular, I am interested in talking to the company in understanding what the full impact of severing CN Marine from CN will be, and how that severing of the two companies—I think these are fair questions—severing of that division off from CN will financially impact on the new companies... Marine Atlantic's ability to meet its financial commitments, in particular with respect to the purchase and acquisition of new vessels.

The chairman might be aware that some time ago CN Marine, as part of the CN company, indicated it would acquire two new vessels for the gulf run. That is the run which

[Translation]

M. Reid: Monsieur le président, ça n'a rien à voir avec ce qui précède. Lorsque vous aurez terminé la référence et les observations législatives, je veux parler des dispositions de voyage et du renvoi à la Chambre, en présence du greffier du président du comité permanent des transports...

M. Nowlan: Nous ne pouvons pas le faire à 9h30.

M. Reid: Nous allons en parler à 9h30? J'aurais voulu que nous commençions tout de suite.

M. Nowlan: Effectivement, nous pouvons en parler.

Le président: Oui. Il n'y aura pas de déplacement dans le cadre de l'étude du bill C-88.

La séance est levée.

Le lundi 9 juin 1986

Le président: Je vois qu'il y a quorum et nous allons commencer.

Avant d'entreprendre l'étude article par article, j'aimerais vous signaler que j'ai communiqué avec la société en question, qui ne désire pas comparaître, mais qui aimerait voir le projet de loi adopté dans les plus brefs délais.

J'ai également communiqué avec le syndicat et ses représentants m'ont indiqué qu'ils ne s'opposent nullement au projet de loi et qu'ils ne désirent pas non plus témoigner. Voilà pourquoi nous avons décidé de procéder aujourd'hui à l'étude article par article. Je suppose que vous êtes prêts à commencer? Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord vous remercier de nous avoir transmis ces renseignements. Je crois que nous pouvons sans trop tarder mener à bonne fin l'étude article par article de ce projet de loi, car il ne fait qu'entériner les mesures qui y sont décrites, le gouvernement ayant déjà mis en oeuvre la plupart de celles-ci.

Monsieur le président, malgré le fait que la société ne désire pas faire une déposition devant le Comité, j'aurais espéré que nous aurions pu en savoir plus long sur ce projet de loi, dont nous pourrions terminer l'étude aujourd'hui même, si je vous ai bien compris. J'aimerais particulièrement parler aux représentants de la société afin de savoir quelles seront les répercussions de la scission de CN Marine et de CN. J'aimerais également savoir en quoi cette scission se répercute sur la situation financière de la nouvelle société, Marine Atlantique, particulièrement à l'égard des engagements financiers déjà pris par celle-ci en vue de l'achat de deux nouveaux navires.

Vous savez peut-être qu'il y a déjà un certain temps, CN Marine, filiale de la CN, avait manifesté son intention de se porter acquéreur de deux nouveaux navires pour assurer le

[Texte]

operates between Sydney, Nova Scotia, and the Province of Newfoundland, and also between Sydney and the east coast of Newfoundland—Placentia. Mr. Chairman, what has happened in the interim is that one of those two new vessels has been built, and in fact had its maiden voyage, I think, some time in the last few weeks—the vessel *Caribou*. The second vessel that was to have been built—these plans were announced before the severing of the two companies occurred—is not even off the drawing boards; worse still, Mr. Chairman, it is perhaps not even on the drawing boards as yet. There may or may not be a relationship.

• 1535

There is no question, Mr. Chairman, that severing CN Marine Inc. or Marine Atlantic Inc. off from CN is financially going to have an impact on that company. From the government's point of view, it may be a desirable impact. It may control cost or control the level of subsidy that heretofore has been paid out. On the other hand, in so far as it affects the ability of the company to acquire equipment and to provide a service, it may have a negative impact on the users in the region.

Without unduly delaying the bill—I do not think it is going to be a long, drawn out exercise—I would like to hear from CN before we deal in total and completely with this bill. I think it would be prudent.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Could I just respond to Mr. Tobin by indicating to him . . . While I have no personal knowledge—I have not spoken with Mr. Tingley or other officers of the Crown corporation—Mr. Tobin will be aware that Mr. Tingley will in fact be in front of the standing committee on Wednesday of this week. It may well be that Wednesday would be the opportunity—and in a much broader sense—to question Mr. Tingley.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I do not disagree with that, and I would be prepared to accept that ability to question him in front of a different committee. Most of us serve on the same committee; in fact, everyone around this table serves on the other committee. I do not mind going that route rather than having him here twice.

However, I still say, and I hope my colleagues will appreciate, I find it difficult to deal clause by clause with the bill, not having had an opportunity to speak to the chief executive officer of the new company that is being created, arising out of this bill—at least being created in law—not having an opportunity to talk to him about the impact. Because in fact the severing of the relationship has already taken place; it has been in place for a year—and not having an opportunity to assess what is the benefit or the cost of the severing.

We have not passed this in the law yet. We have not talked to the president of the new company. He is available this week in another committee for us to talk to. It would seem to make sense to do that before we pass, as a legislative committee, this

[Traduction]

service dans le golfe du Saint-Laurent entre Sydney, Nouvelle-Écosse, et Terre-Neuve, particulièrement Placentia, sur la côte est. Monsieur le président, depuis l'annonce faite par CN Marine, un des deux nouveaux navires, le *Caribou*, est entré en service et, si je me souviens bien, il a fait son premier voyage il y a quelques semaines. L'acquisition des deux nouveaux navires avait été annoncée avant la scission des deux sociétés, mais il semble que le deuxième navire n'en est même pas au stade de l'avant-projet et je me demande s'il y a un rapport entre ce retard et la scission des deux sociétés.

Monsieur le président, il ne fait aucun doute que la scission entre CN Marine Inc., ou Marine Atlantique S.C.C. et le CN aura des répercussions sur la situation financière de cette société. Peut-être faudrait-il conclure que c'est là l'objectif du gouvernement, car cela lui permettrait d'exercer un contrôle sur les coûts et sur les subventions accordées jusqu'ici. D'autre part, dans la mesure où cette scission retarde les projets d'équipement de cette société, et par le fait même diminue la qualité de ses services, il se pourrait bien que les usagers de ces services en ressentent les répercussions négatives.

Je ne veux pas retarder l'adoption du projet de loi, car je crois que cela peut s'effectuer assez rapidement, mais je crois néanmoins qu'il serait prudent d'entendre les représentants du CN avant de prendre une décision.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur Tobin, je n'ai pas parlé à M. Tingley ni aux autres représentants de cette société de la Couronne, mais M. Tingley comparaîtra devant le Comité permanent mercredi prochain. Pourquoi ne pas lui poser vos questions à ce moment-là?

M. Tobin: Monsieur le président, tant mieux s'il comparaît, car je pourrai lui poser mes questions. La plupart d'entre nous siégeons au Comité permanent, en fait nous y siégeons tous et c'est une solution qui me plaît, car elle lui évite d'avoir à comparaître deux fois.

Toutefois, les membres du Comité comprendront, j'espère, qu'il est difficile d'étudier un projet de loi article par article sans avoir pu discuter avec le directeur exécutif de la société créée aux termes de ce projet de loi. La scission a déjà eu lieu il y a un an et nous n'avons toujours pas eu l'occasion d'évaluer ses avantages et ses inconvénients.

Comme nous n'avons toujours pas adopté le projet de loi et que nous n'avons pu nous entretenir avec le président de la nouvelle société, et comme il doit comparaître cette semaine devant un autre Comité, il me semble tout à fait sensé de lui

[Text]

bill through all stages. I make that as a request for members' consideration.

The Chairman: I would just point out that at the last meeting of the committee we asked about representations and clause-by-clause, and I was given the authority to contact the company and the union to see if they wanted to come. I did that, and the company said they had no reason to come, but they would be before the Standing Committee on Transport and would be prepared to answer any questions involving . . . [Inaudible—Editor] . . . at that time. However, they could see no reason for holding up the passing of the bill in the meantime. Are there any other comments?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, that is certainly a fair comment for you to make. I was not at the last meeting, unfortunately. I was not aware of it, to be quite honest—breakdown somewhere—but I would certainly want to talk to them before we deal with this piece of legislation.

The Chairman: Are there any other comments?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Tobin's point. I might ask him if he has a resolution to the problem. Does he want to adjourn now—

Mr. Tobin: Can I suggest something to you?

Mr. Forrestall: —which is not acceptable to me? We are here, and we will go ahead with it. I think we could probably force Mr. Tingley to come. He is certainly not here through any initiative of the department to keep him away; indeed, I would like to have seen him here. He is going to be here on Wednesday, and I think that—

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I do have a resolution—

Mr. Forrestall: —an equally appropriate—

Mr. Tobin: —of the dilemma I raised to suggest. It is that we would spend today familiarizing ourselves with the bill to the extent that we are not already familiar with it and perhaps seek some guidance on the bill from our witness who is here today, Mr. Pratt, the director general of Marine Policy and Programs. We would take advantage of Wednesday in the Standing Committee on Transport to talk to CN Marine Inc. I would suggest to the Parliamentary Secretary that I think we could deal with this fairly quickly on the day following, but I would—

• 1540

Mr. Forrestall: I think we would be on Bill C-75. We are beginning to trip ourselves. You know our dilemma, Mr. Chairman--

Mr. Tobin: I am not looking for a confrontation—

Mr. Forrestall: —as well as Mr. Tobin does; it is a question of priorities and time.

[Translation]

demander de répondre à nos questions sur ce projet de loi avant de l'adopter. Voilà la requête que j'adresse au Comité.

Le président: Je vous signale que pendant la dernière réunion du Comité, nous avons parlé des témoins et de l'étude article par article et on m'a autorisé à inviter la société et le syndicat à comparaître. C'est ce que j'ai fait, la société ne voit pas l'utilité de comparaître, mais ses représentants comparaissent devant le Comité permanent des transports et sont tout à fait disposés à répondre à nos questions au sujet du projet de loi. Dans l'intervalle, ils ne voient pas pourquoi le projet de loi ne serait pas adopté. Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Tobin: Monsieur le président, libre à vous de prendre cette position, car vous étiez présent à la dernière réunion, contrairement à moi, malheureusement. Quelqu'un a dû omettre de me communiquer ces renseignements, mais j'aimerais néanmoins discuter du projet de loi avec les représentants de la société avant de l'adopter.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Mr. Forrestall: Monsieur le président, je comprends le point de vue de M. Tobin et je lui demande s'il aimerait proposer une solution au problème. Propose-t-il l'ajournement des débats?

M. Tobin: Puis-je faire une suggestion?

Mr. Forrestall: L'ajournement me semblerait inacceptable. Puisque nous sommes là, pourquoi ne pas entamer l'étude article par article. Nous pourrions certainement obliger M. Tingley à comparaître et il est certain que le ministère n'a rien fait pour l'empêcher de venir. En fait, j'aimerais moi-même entendre ce qu'il a à dire et, comme il sera là mercredi, je crois . . .

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais proposer une solution . . .

Mr. Forrestall: . . . qu'il serait tout aussi opportun . . .

M. Tobin: . . . au problème que j'ai esquissé, à savoir que nous pourrions aujourd'hui nous familiariser avec le projet de loi, si nous ne l'avons pas déjà fait, après quoi nous pourrions demander au témoin qui comparaît aujourd'hui, M. Pratt, directeur général de la Politique et des programmes dans le domaine maritime, de nous conseiller sur le projet de loi. Ensuite, mercredi, nous pourrions discuter avec les représentants de CN Marine Inc., pendant leur comparution devant le Comité permanent des transports. J'aimerais signaler au secrétaire parlementaire qu'à mon avis, nous pourrions régler cela assez rapidement le lendemain, mais je . . .

Mr. Forrestall: Je pense que nous en serions alors au projet de loi C-75 et nous risquons de nous embrouiller. Vous comprenez le dilemme, monsieur le président . . .

M. Tobin: Je ne cherche pas la bagarre . . .

Mr. Forrestall: . . . tout comme M. Tobin, d'ailleurs. C'est une question de priorité et de délai.

[Texte]

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me perhaps offer a way to handle this. Let us proceed today—even to the point of clause-by-clause—with the understanding that should something arise out of the Transport committee's review of CN Marine on Wednesday, we could revert back to any particular clause for a lengthy debate.

The Chairman: That could of course be done in the House at the report stage.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): As you stated, Mr. Chairman, it was my understanding the last time we met—the first and last time for the legislative committee on Bill C-88—there was a general consensus from the NDP and the Liberals that they were interested in pushing this through with as much haste as possible.

I am not familiar with the technicalities involved, but if we proceed with clause-by-clause and the votes if necessary, and the fact that as the Parliamentary Secretary has said CN Marine are going to appear before us on Wednesday, whatever other changes have to be made, they will be made in the House. We should proceed to the clause-by-clause, if Mr. Tobin accepts that.

The Chairman: What I had in mind, following the directions of the committee, was we have people here, we go through it clause by clause, and if there are any questions the witnesses will give us the information. If there is some question after this, the committee can then act accordingly.

I cannot see any reason personally for holding up the clause-by-clause discussion at this stage, but it is up to the committee. Do you want to make a motion, Mr. Tobin, or agree to a consensus that we proceed clause by clause?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I do not agree, but I do not want to put a motion for the sake of putting a motion. It is obvious the Parliamentary Secretary has his numbers here today.

The Chairman: I would—

Mr. Tobin: I just want to say something for the record, if I might, Mr. Chairman. And I apologize to my colleagues that I was not here for the first meeting of Bill C-88. I do not think I was in town. I understand a colleague of mine may have been at the first meeting.

I do not think there is too much doubt at this stage this bill is going to pass Parliament, but I say for the record it strikes me as strange that a legislative committee that has been struck

[Traduction]

M. Angus: Monsieur le président, j'aurais peut-être une solution à proposer. Allons-y aujourd'hui—même si cela nous mène à l'examen article par article du projet de loi—à la condition que si un élément nouveau ressort de l'étude que fera le Comité des transports mercredi de CN Marine, nous reprendrons l'article concerné, quel qu'il soit, pour en discuter plus longuement.

Le président: Cela pourrait bien sûr être fait à la Chambre à l'étape du rapport.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Comme vous l'avez vous-même dit, monsieur le président, j'avais compris lors de notre dernière réunion—la première et la dernière fois que le comité législatif s'est réuni pour examiner le projet de loi C-88—que le consensus général en ce qui concerne les Néo-démocrates et les Libéraux, c'était qu'ils voulaient que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible.

Je ne suis pas très au courant des différents éléments techniques qui interviennent, mais si nous faisons l'examen article par article du projet de loi et s'il nous faut procéder à des votes, étant donné que des représentants de CN Marine vont, comme l'a souligné le secrétaire parlementaire, comparaître devant le Comité mercredi, quels que soient les changements qui s'imposeront alors, il faudra qu'ils soient apportés au projet de loi à la Chambre. Si M. Tobin est d'accord, je pense que nous devrions passer tout de suite à l'examen article par article.

Le président: Ce que j'avais pensé faire, si vous êtes d'accord, c'est commencer tout de suite l'examen article par article, étant donné qu'il y a des gens ici aujourd'hui. Si nous avons des questions à poser, les témoins pourront nous renseigner. Et s'il nous reste encore des questions à vider par la suite, le Comité pourra prendre les mesures qui s'imposent.

En ce qui me concerne, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas passer tout de suite à l'examen article par article, mais c'est au Comité qu'il revient de décider. Voulez-vous présenter une motion, monsieur Tobin, ou bien tout le monde est-il d'accord pour que nous passions tout de suite à l'examen article par article du projet de loi?

M. Tobin: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord, mais je ne vais pas déposer une motion juste pour la forme. Le secrétaire parlementaire a manifestement réussi à obtenir de ses troupes qu'elles viennent en assez grand nombre aujourd'hui.

Le président: Je . . .

M. Tobin: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais tout simplement faire une remarque afin que celle-ci figure au procès-verbal. Je tiens à m'excuser auprès de mes collègues de ne pas avoir été ici pour la première réunion portant sur le projet de loi C-88. Je ne pense que j'étais en ville. Je crois cependant comprendre qu'un de mes collègues a été à la réunion à ma place.

Je pense qu'il est assez évident, à l'heure qu'il est, que le projet de loi va être adopté par le Parlement, mais je tiens à souligner ici qu'il me semble très étrange qu'un comité

[Text]

by Parliament to deal with Bill C-88—a bill to establish Marine Atlantic Inc., to formally sever in law CN Marine Inc. from CN, the parent company—would do clause-by-clause on the bill having heard from no witnesses, and in particular not having heard from CN or from CN Marine, especially Mr. Tingley, who will be the chairman of the new company.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I understand Mr. Tobin's point, the dilemma he faces because he was not here. I understand CN Marine officials were invited to come today, and they did not want to come.

Mr. Tobin: Yes, but I want them to come whether they want to come or not. Mr. Nowlan, the issue is not whether they would like to come. The issue is whether we as a committee, or a member of this committee, believe they ought to be here to answer questions.

Mr. Nowlan: This is a little different, but I thought you were just exclaiming that they were not here. The chairman was instructed at the last meeting to invite them. There was no real interest from members to have them here, because we know, as Mr. Gray said, we are going to have them this week. So that is—

The Chairman: It is a properly called meeting.

Mr. Tobin: I am not disputing any of that.

Mr. Nowlan: I did not understand Mr. Tobin's point.

The Chairman: We acted according to the dictates of that meeting, and the idea was to proceed clause by clause today. My feeling is we should proceed now clause by clause.

Clause 1 allowed to stand.

Clauses 2 to 4 inclusive agreed to.

• 1545

On clause 5—*Authorization to transfer shares of Marine Atlantic Inc.*

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would like to question our witnesses. Clause 5 is the clause allowing the authorization of transfer of shares of Marine Atlantic Inc. to the Minister. I want to ask a question arising out of this clause.

I want to ask how the financial position of the new company, Marine Atlantic Inc., versus CN Marine Inc. is changed as a result of the transfer of shares, either with respect to its borrowing authority or its ability to carry on its capital programs. I do not know if you can answer this question or not.

Mr. Denis Pratt (Director General, Marine Policy and Programs, Department of Transport): Mr. Chairman, I suppose the actual transfer of shares makes no difference to the borrowing capability of the corporation. However, part of

[Translation]

législatif, créé par le Parlement pour examiner le projet de loi C-88—un projet de loi visant à créer Marine Atlantique SCC et à retirer officiellement CN Marine Inc. à CN, la maison-mère—choisisse de passer à l'examen article par article du projet de loi sans avoir entendu de témoins, sans avoir entendu des représentants de CN ou de CN Marine, et sans avoir entendu M. Tingley, qui sera le président de la nouvelle société.

M. Nowlan: Monsieur le président, je comprends le dilemme de M. Tobin et la situation dans laquelle il se trouve du fait qu'il n'était pas là pour la réunion. D'après ce que j'ai compris, l'on avait invité des représentants de CN Marine à venir nous rencontrer aujourd'hui, mais ils ont refusé.

M. Tobin: D'accord, mais je tiens à ce qu'ils viennent, qu'ils le veuillent ou non. La question, monsieur Nowlan, n'est pas de savoir si cela les intéressera de venir. La question est de savoir si le Comité est d'avis que ces personnes devraient être ici pour répondre à nos questions.

M. Nowlan: Cela, c'est autre chose. J'avais pensé que vous vouliez tout simplement souligner qu'ils n'étaient pas ici. Lors de la dernière réunion, on a demandé au président de les inviter. Mais les membres du Comité ne tenaient pas vraiment à ce que ces personnes viennent aujourd'hui, car, comme l'a dit M. Gray, nous allons les rencontrer dans la semaine. Voilà pourquoi . . .

Le président: La réunion a été convoquée en bonne et due forme.

M. Tobin: Je ne dis pas le contraire.

M. Nowlan: Je ne comprends pas à quoi veut en venir M. Tobin.

Le président: Nous avons agi conformément aux résultats obtenus lors de cette réunion, et l'idée c'était de passer dès aujourd'hui à l'examen article par article du projet de loi. Et j'aimerais que nous le fassions.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés.

Article 5—*Autorisation du transfert des actions de Marine Atlantique SCC.*

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais interroger les témoins. L'article 5 est celui qui autorise le transfert au ministre des actions de Marine Atlantique SCC. J'aurais une question à poser à ce sujet.

J'aimerais savoir quelle sera la situation financière de la nouvelle société, Marine Atlantique SCC, par opposition à celle de CN Marine Inc., à la suite de ce transfert d'actions, et ce tant pour ses possibilités d'emprunt que pour sa capacité de maintenir ses programmes d'immobilisation. J'ignore cependant si vous êtes en mesure de répondre à ma question.

M. Denis Pratt (directeur général, Planification et programmation maritimes, ministère des Transports): Monsieur le président, j'imagine que le transfert d'actions proprement dit n'amènera aucun changement en ce qui concerne les capacités

[Texte]

the arrangements in establishing the new corporation has meant that in accordance with the government's new financial management policy whereby a financially dependent Crown corporation should not retain large sums of money arising out of payments made by the government for other purposes, such capital projects as the acquisition of a new vessel will now be arranged through appropriations by the government rather than by annual payments to the corporation in terms of profit and depreciation. So when the corporation identifies a requirement for a new capital asset, a new ship, the Minister of Transport instead will seek an appropriation to fund such a vessel.

Mr. Tobin: Seek an appropriation from where?

Mr. Pratt: From Parliament.

Mr. Tobin: From where? Treasury Board?

Mr. Pratt: Yes.

Mr. Tobin: Tell me, is it not true that CN Marine or CN or Marine Atlantic Inc., as a result of the establishment of the new company, will be required to transfer funds back to the treasury which otherwise would have been held, some \$30 million, in that range?

Mr. Pratt: Mr. Chairman, the effect is to transfer shares.

Mr. Tobin: What is the amount of money involved?

Mr. Pratt: About \$30 million.

Mr. Tobin: Thirty million.

Mr. Pratt: CN Marine used the funds to finance operations in the last quarter of the last fiscal year.

Mr. Tobin: The funds we are talking about would have been voted to CN Marine by the government for its operations. You are saying that \$30 million was used up?

Mr. Pratt: Yes. The \$30 million represents the amount of money that CN Marine had accumulated from the operating contract, from profit, and payments, and—

Mr. Tobin: Well, the reason I raise this point, Mr. Chairman—this is precisely why I said I wanted to have Mr. Tingley before us. CN Marine had accumulated about \$30 million from its operations providing a service under contract.

That money was available to CN Marine to be used against its capital program, to be used to allow it to finance, raise funds to finance the second vessel, for example, or it could be decided by the board of directors of CN in the event that a second vessel was not proceeded with at this time to use those funds in other ways. They might, for example, reflect the need or lack of a need to seek further rate increases, depending on the management decisions of the company.

What I am trying to point out, Mr. Chairman, is that this ability by Marine Atlantic Inc. versus the old company, CN

[Traduction]

d'emprunt de la société. Cependant, dans le cadre de la nouvelle politique de gestion financière du gouvernement, en vertu de laquelle une société de la Couronne qui dépend financièrement des pouvoirs fédéraux ne doit pas conserver d'importantes sommes d'argent résultant des versements effectués par le gouvernement à d'autres fins, tout projet d'équipement, par exemple l'achat d'un nouveau navire, devrait dorénavant être arrangé par le gouvernement dans le cadre des allocations de crédits, et non plus par le biais de versements annuels effectués à la société selon un régime de calcul des profits et de l'amortissement. Par conséquent, si la société a besoin de nouveau matériel, d'un nouveau navire, le ministre des Transports devra faire approuver les crédits y afférents.

M. Tobin: Les faire approuver par qui?

M. Pratt: Par le Parlement.

M. Tobin: Par qui? Le Conseil du Trésor.

M. Pratt: Oui.

M. Tobin: N'est-il pas vrai que CN Marine ou que Marine Atlantique SCC devra, à cause de la création de la nouvelle société, transférer des fonds au Trésor, fonds qui autrement seraient restés dans ses propres coffres? Et n'est-il pas vrai qu'il s'agirait de quelque chose de l'ordre de 30 millions de dollars?

M. Pratt: Monsieur le président, ce qui se fera, c'est un transfert d'actions.

M. Tobin: Et cela correspond à combien d'argent?

M. Pratt: À environ 30 millions de dollars.

M. Tobin: 30 millions.

M. Pratt: CN Marine a utilisé ces fonds pour financer des activités entreprises au cours du dernier trimestre de la dernière année financière.

M. Tobin: Les fonds dont il est question ici auraient été approuvés pour CN Marine par le gouvernement. Vous dites que ces 30 millions de dollars ont été dépensés?

M. Pratt: Oui. Les 30 millions de dollars correspondent à la somme d'argent que CN Marine avait accumulée au titre de son contrat d'exploitation, de ses profits et paiements, et...

M. Tobin: Si je soulève cette question, monsieur le président... c'est justement pourquoi j'ai demandé que l'on convoque M. Tingley. CN Marine a accumulé près de 30 millions de dollars à partir des activités qu'elle a entreprises dans le cadre de son contrat de service.

CN Marine pouvait utiliser cet argent pour financer son programme d'immobilisations, pour financer, par exemple, l'achat d'un deuxième navire... et le conseil d'administration de CN aurait pu, s'il avait décidé de ne pas acheter ce deuxième navire, faire autre chose avec cet argent. Cet argent aurait pu intervenir dans la décision de la société d'augmenter les tarifs ou de les maintenir au même niveau.

Ce que j'essaie de faire ressortir, monsieur le président, c'est que la nouvelle société n'aura pas la même capacité que

[Text]

Marine, to accumulate those dollars will be lost. In its capital programs, the company will be expected to make a submission to the Government of Canada through the Minister of Transport to Treasury Board for that kind of capital expenditure in future.

• 1550

I am suggesting that until we have the officials before us at this table, we do not know either how this transfer is going to affect the semi-autonomous nature of any Crown corporation to make its own decisions with respect to capital acquisition, new vessels and so on, or even with respect to its freight rates, because it no longer has, or no longer will have in future, that sum of money available to it. And in this particular case, gentlemen, we are looking at about \$30 million that will be lost to the new company, which currently would reside with the old company, CN Marine. I think that dramatically impacts on the way the company is going to be able to operate. In fact, officers of the company have told me as much over the last year, ever since this whole process was being looked at.

This is why I can sit here and say yea or nay to clause-by-clause, but because we have not had the company in front of us, either the Standing Committee on Transport or certainly not this committee—this is only the second meeting . . . I am not looking for a vote or a disagreement with members of the committee; I just find it difficult for us as a committee . . . I would have expressed this, sir, if I had been here last time; I was not, and I am sorry for that, but I was not in town. I find it difficult for us to say yes or no to a bill without having the ability to talk to the management people at the new company about how this change in its financial structure is going to affect its new vessel acquisition program, or even affect the way it sets rates.

I think our purpose here is to try to make the best legislation we can, versus to see who has the most numbers to say whether or not we should hear a witness. I think all members would agree with that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I think Mr. Tobin received a copy of the letter the chairman sent to our offices. In the transition between the two companies, the fact they said in writing they did not necessarily want to appear because they were in favour of the bill and in the transition it was going to expire . . . But if you have definite questions, I think you can shoot them at them on Wednesday, except that the old company and the new company are in agreement with what is happening on paper.

Mr. Tobin: You see, Daryl, the issue is not whether the management of the old company or the new company want to come and answer these questions; the issue is not whether they

[Translation]

l'ancienne société, CN Marine, d'accumuler cet argent. Dans le cadre de ses programmes d'immobilisations, la société devra, pour faire autoriser ce genre de dépenses d'équipement à l'avenir, déposer une demande auprès du gouvernement du Canada, plus particulièrement le Conseil du Trésor, par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Ce que je veux dire, c'est que tant que nous n'aurons pas entendu les fonctionnaires, nous ne saurons pas dans quelle mesure ce transfert va modifier le caractère semi-autonome d'une société de la Couronne, ce caractère qui lui permet de décider elle-même ce qu'elle veut faire en matière d'acquisition de matériel, de navires par exemple, ou en ce qui concerne même sa tarification, étant donné que cette société n'a plus ou n'aura plus cet argent sur lequel elle pouvait compter auparavant. En l'occurrence, messieurs, il s'agit d'environ 30 millions de dollars que la nouvelle compagnie va perdre et que l'ancienne compagnie, le CN Marine, va conserver. Je pense que cela va avoir une influence considérable sur la façon dont la nouvelle compagnie va pouvoir opérer. D'ailleurs, les cadres de cette compagnie me l'ont eux-mêmes dit l'an dernier, ils me l'ont répété depuis que le processus a été lancé.

C'est la raison pour laquelle je peux fort bien siéger en comité et dire oui ou non à l'étape de l'étude article par article, mais puisque nous n'avons pas pu entendre les représentants de la compagnie, ni ici ni au Comité permanent des transports—car il ne s'agit que de la deuxième réunion . . . ce n'est pas un vote que je veux, je ne veux pas non plus être en désaccord avec mes collègues, mais je tiens simplement à préciser qu'il nous est difficile . . . j'aurais dit la même chose la dernière fois si j'avais été ici, mais j'étais absent et je m'en excuse, je n'étais pas en ville. Il nous est donc difficile d'adopter ou de rejeter un projet de loi sans avoir eu au préalable la possibilité de nous entretenir avec les cadres de la nouvelle compagnie pour savoir de quelle façon cette modification de la structure financière va influer sur son programme d'acquisition de nouveaux bâtiments, ou encore sur sa tarification.

Nous avons pour but ici, je pense, d'essayer d'adopter la meilleure loi possible et nous ne pouvons nous contenter de laisser à la majorité le soin de décider si nous allons oui ou non entendre des témoins. Tous les députés seraient, je crois, d'accord avec moi.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): M. Tobin a, je crois, reçu copie de la lettre que le président nous a fait tenir. Pendant la période transitoire, le fait même que les cadres de la compagnie nous aient signalé par écrit qu'ils ne voulaient pas nécessairement déposer devant le Comité parce qu'ils étaient favorables au projet de loi et que pendant cette période transitoire, jusqu'à l'expiration . . . Mais vous avez des questions bien précises à poser, et je pense que vous pourrez les poser mercredi, mais il n'en reste pas moins que l'ancienne compagnie et la nouvelle se sont dites d'accord quant au processus.

Mr. Tobin: Comprenez-moi bien, Daryl, il ne s'agit pas de savoir si la direction de l'ancienne compagnie ou de la nouvelle est prête à venir déposer, à venir répondre à nos questions; il ne

[Texte]

want to come before Mr. Daryl Gray or Mr. Brian Tobin and be asked questions that are tough and need answering, because the fundamental nature of the company has changed. That is not the issue. The issue is whether or not before we as a committee pass this bill through a legislative committee and put it back into the House we should be asking as a committee, because we have been charged with this responsibility, these very relevant questions about the fundamental change in the financial make-up of this company to Mr. Tingley—not whether he wants to come.

I am asking members to think about what I am saying from the point of view of whether we are properly undertaking our responsibilities, Mr. Chairman, without having asked them to come. And I would like to have a chance, as one member of the committee—and I am sure others would, once the questions started—to put some questions.

Mr. Nowlan: Well, Mr. Chairman, I understand Mr. Tobin's point, and I would perhaps even go one step further. I appreciate that this is a little unusual procedure, again, in this new regime of legislative committees and standing committees. But I agree with Mr. Gray, and I am surprised, perhaps, that Mr. Tingley or whoever did not want to come.

But they are going to be here before a committee which will have some of the same members. They may not, and they obviously do not have... You may have very legitimate questions, but they obviously do not have... Two thoughts: they do not have the concern you have, otherwise they would be here; and secondly, there has obviously, I am assuming, been communication and discussions between CN Marine, an agency of the government, and the government that is proposing this bill.

So I can understand your point, and it is a little unusual that they have not come, but I would feel a lot worse if they were not going to come to any committee before this bill became law.

Mr. Tobin: We are going to pass this bill today.

Mr. Nowlan: We may have it out of committee today, but still they are going to be here before the committee before it is reported back to the House. So you may find things from questions. I do not know what they are going to say, because I have not talked to them. And I have a question on this clause, too, that I want to put for clarification.

Mr. Tobin: Mr. Pratt has been put in a very unfortunate situation, because it is not his job to answer those questions. He cannot answer them.

Mr. Nowlan: Well, he can answer the question I want to put to him, I hope.

[Traduction]

s'agit pas de savoir si ses gens veulent comparaître devant M. Daryl Gray ou devant M. Brian Tobin pour répondre à des questions brutales, certes, mais qui méritent réponse, étant donné que le caractère fondamental de la compagnie a changé. Ce n'est pas cela qui est en cause. Il s'agit plutôt de savoir si, avant de faire adopter par un comité législatif comme celui-ci un projet de loi pour le renvoyer ensuite à la Chambre nous ne devrions pas précisément poser ces questions à M. Tingley, parce que c'est la responsabilité qui nous a été confiée, lui poser ces questions très pertinentes à propos de la modification radicale de la structure financière de cette entreprise, et il ne s'agit pas du tout de savoir si M. Tingley veut ou non se faire entendre devant nos points.

Je demande à mes collègues de réfléchir à ce que je dis et de se demander si nous assumons vraiment nos responsabilités, monsieur le président, en nous abstenant de leur demander de comparaître. J'aimerais, puisque je fais partie du Comité, et une fois que les questions auraient commencé je suis sûr qu'il y a des collègues qui en feraient de même—précisément poser quelques questions.

M. Nowlan: Écoutez, monsieur le président, je comprends fort bien la position de M. Tobin, et j'irais peut-être un peu plus loin à mon tour. Je sais que c'est une procédure un peu inhabituelle, due, je le répète, au nouveau régime de comités que nous avons adopté qui comporte des comités législatifs et des comités permanents. Mais je suis d'accord avec M. Gray, et je suis peut-être un peu étonné d'apprendre que M. Tingley par exemple ne veuille pas comparaître.

Il n'empêche que ces gens vont comparaître devant un autre comité dont certains membres sont les mêmes. Peut-être ne veulent-ils pas, et il est évident qu'ils n'ont pas... Vous avez sans doute des questions fort légitimes à poser, mais il est évident qu'ils n'ont pas... Deux sujets de réflexion: ils n'ont pas les mêmes hésitations que vous, sinon ils seraient ici et en second lieu j'imagine qu'il y a de toute évidence eu certaines communications, certaines discussions entre le CN Marine qui est un organe du gouvernement, et le gouvernement qui est l'auteur du projet de loi.

Je comprends donc fort bien votre position, il est un peu inhabituel que ces gens ne soient pas venus déposer, mais je serais encore plus mal à l'aise s'ils ne se présentaient devant aucun comité de la Chambre avant la promulgation du projet de loi.

M. Tobin: Nous allons l'adopter aujourd'hui.

M. Nowlan: Nous pourrions effectivement nous en défaire aujourd'hui, mais il n'en reste pas moins que ces gens vont comparaître devant le Comité avant l'étape du rapport à la Chambre. Peut-être donc pourriez-vous en apprendre plus long à cette occasion. Je ne sais pas ce qu'ils vont nous dire, je ne leur ai pas parlé, et j'ai d'ailleurs moi aussi une question à leur poser à propos de cet article, une précision à demander.

M. Tobin: M. Pratt se trouve dans une situation très regrettable étant donné que ce n'est pas à lui à répondre à ces questions. Il ne saurait y répondre.

M. Nowlan: J'espère du moins qu'il pourra répondre à la question que je veux lui poser.

[Text]

Mr. Forrestall: He can answer them the degree that what appears to be a dilemma and a difficulty for Mr. Tobin in fact is now a practice, a requirement by Treasury Board of all Crown corporations that are dependent upon appropriations.

Mr. Tobin: I am not even arguing that. I want to know what the impact is. I want to know what is going to happen over the next two or three years to the fiscal plan of the new company as a result of being split off and as a result of that practice. We have not asked that question, and we are dealing with a piece of legislation with no witnesses in front of us.

Mr. Nowlan: Well, they are going to be asked the question—

Mr. Tobin: After the fact, after having—

• 1555

The Chairman: That would not change the bill. Is there some change you want to make in the bill regarding—

Mr. Tobin: Mr Chairman, I very well might if given the opportunity before I am asked to say yes or no to these clauses.

The Chairman: We have already dealt with that point. You should have been at the meeting when it was decided. We cannot change every meeting we come to because somebody was not here. Mr. Pratt, can you not deal with that point?

Mr. Pratt: Mr. Chairman, so far as CN Marine's capability to proceed with its corporate plan, the bill is making no difference. If one recalls in the fall of 1984 when the Minister of Finance made announcements about some of the expenditure reduction program and in particular what CN Marine was going to do for the gulf services, it was a question of a transfer—

Mr. Tobin: Rate increases.

Mr. Pratt: There were rate increases certainly and in addition the acquisition of three new vessels for the gulf service. That plan is going ahead as announced at that time.

The Chairman: Mr. Nowlan, did you want to ask a question?

Mr. Nowlan: Yes. I should perhaps know the answer, but the specific question of subsection 101.(1) of the Financial Administration Act does not apply in respect to the transfer of shares. Could you explain why it is there? What is the implication of it?

The Chairman: Mr. Heiss, I believe you are the legal adviser.

Mr. Pratt: Perhaps Mr. Heiss would be in a better position to answer that particular question.

Mr. Werner Heiss (Legal Adviser, Department of Transport): Section 101 simply provides that where a parent Crown corporation, in this case CN, is selling shares it would be required to get an order in council. Since this bill already

[Translation]

M. Forrestall: Il peut y répondre en précisant ce qui semble être un dilemme, un problème, pour M. Tobin, et qui est maintenant une règle générale, une condition imposée par le Conseil du Trésor à toutes les sociétés de la Couronne qui reçoivent des affectations de crédit.

M. Tobin: Je n'en disconviens pas. Je voudrais simplement savoir quelles seront les conséquences. Je voudrais savoir ce qui va se passer d'ici deux ou trois ans pour le régime fiscal de la nouvelle entreprise, après la scission, suite précisément à cela. C'est une question que nous n'avons pas posée, nous sommes saisis d'une mesure législative mais nous n'avons pas de témoins pour nous répondre.

M. Nowlan: Mais c'est une question qu'on va leur poser de toute façon . . .

M. Tobin: Après coup, lorsque nous

Le président: Cela ne changerait rien au projet de loi. Y a-t-il des choses que vous voudriez changer dans le projet de loi à propos de . . .

M. Tobin: Monsieur le président, peut-être oui, si j'en avais la possibilité avant qu'on me demande de dire oui ou non pour chacun de ces articles.

Le président: Nous avons déjà répondu à cette question. Vous auriez dû être présent lorsque nous en avons ainsi décidé. Nous ne pouvons changer notre horaire chaque fois qu'il y a un absent. Monsieur Pratt, pouvez-vous répondre à cela?

M. Pratt: Monsieur le président, en ce qui concerne le plan d'entreprise du CN Marine, le projet de loi ne fait aucune différence. Si vous vous souvenez, au cours de l'automne 1984 lorsque le ministre des Finances avait annoncé le programme de réduction des dépenses et en particulier ce qui concernait les activités du CN Marine dans le golfe, il s'agissait d'une acquisition . . .

M. Tobin: La tarification.

M. Pratt: Il y a eu effectivement une augmentation des tarifs outre l'acquisition de trois nouveaux bâtiments pour les traversées dans le golfe. Le plan se poursuit comme prévu.

Le président: Monsieur Nowlan, vous vouliez poser une question?

M. Nowlan: En effet. Peut-être devrais-je connaître la réponse, mais l'article 101.a) de la Loi sur l'administration financière n'exclut-il pas le transfert des parts? Pourriez-vous me dire pourquoi cette référence? Qu'est-ce que cela signifie?

Le président: M. Heiss est le conseiller juridique je crois.

M. Pratt: Peut-être M. Heiss serait-il effectivement mieux placé que moi pour répondre à la question.

M. Werner Heiss (conseiller juridique, ministère des Transports): L'article 101 prévoit simplement que lorsqu'une société de la Couronne qui est une société-mère, en l'occurrence le CN, vend des parts, elle doit au préalable obtenir un

[Texte]

authorizes the acquisition and the transfer of those shares, an order in council would be superfluous. Hence that provision was inserted.

Mr. Nowlan: I know we had a briefing book. I just was not clear what I read about this, since the Financial Administration Act always boggles my mind. Thank you. I understand.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Following through on the same point, is this the Financial Administration Act which would require the Government of Canada to bring a bill before Parliament if at some point they decided to sell Marine Atlantic Inc.?

Mr. Heiss: No, it would be section 100 which covers both the acquisition of the shares by the government and the disposition of those shares by the government. If the government wanted to sell those shares to anyone they would have to come before the House under section 100 of the Financial Administration Act seeking the authority of the House to dispose of those shares.

Mr. Angus: And Marine Atlantic is one of those Crown corporations covered by section 100?

Mr. Heiss: Yes. They have the shares held directly by the government, in essence through the Minister. They would now be considered a parent Crown corporation within the definition. Hence they fall within section 100.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Any other discussion? Mr. Johnson.

Mr. Johnson: Yes, Mr. Chairman. I was wondering if the legal person could explain. All the shares CN Marine presently owns are still going to be held by the parent company, Canadian National. Is it only a change of name we are talking about?

Mr. Heiss: No.

Mr. Johnson: I am ignorant. I just came in. I have not had any briefing during the thing at all. I am wondering, the same as Mr. Tobin was wondering, if the gulf subsidy and everything else is going to all go to Marine Atlantic.

Mr. Heiss: I can explain the transaction effectively being contemplated under this bill. At the moment CN Marine is wholly owned by CN. It is a subsidiary of CN. CN will be transferring the shares to the Minister, Her Majesty, in effect. Her Majesty will now own CN. Any existing arrangements which Her Majesty had previously with CN Marine will continue as they were made with that corporation.

At the same time, this bill is authorizing a change in name. CN Marine Inc. will no longer be called CN Marine Inc., because there is an ambiguity involved. It no longer has any relationship with CN, so it will now be called Marine Atlantic Inc. Any former transactions which were entered into by that corporation are still continuing. For example, the operating

[Traduction]

décret du conseil. Etant donné que le projet de loi autorise déjà l'acquisition et le transfert de ces parts, le décret du conseil serait superflu, d'où cette disposition.

Mr. Nowlan: Je sais que nous avons reçu un dossier explicatif, mais, après lecture, je n'étais toujours pas certain de la chose étant donné que la Loi sur l'administration financière m'a toujours dépassé. Merci, je comprends maintenant.

Le président: Monsieur Angus.

Mr. Angus: Dans le même ordre d'idées, est-ce la Loi sur l'administration financière qui exige du gouvernement du Canada qu'il soumette un projet de loi au Parlement si à un moment donné il venait à décider de vendre la compagnie *Marine Atlantic Inc.*?

Mr. Heiss: Non, il s'agit de l'article 100 qui couvre à la fois l'acquisition et la vente de parts par le gouvernement. Si le gouvernement souhaitait vendre ces parts, il faudrait qu'il demande à la Chambre la permission de se dessaisir de ces parts en vertu de l'article 100 de la Loi sur l'administration financière.

Mr. Angus: Et la compagnie *Marine Atlantic Inc.* est l'une de ces sociétés de la Couronne visée par l'article 100.

Mr. Heiss: C'est exact. Ces parts sont détenues directement par le gouvernement, en l'occurrence par l'entremise du ministre. Désormais, elle sera considérée comme une société-mère, comme le prévoit la définition, d'où l'application de l'article 100.

Mr. Angus: Je vous remercie.

Le président: Y a-t-il autre chose? Monsieur Johnson.

Mr. Johnson: En effet, monsieur le président, j'aimerais que le conseiller juridique nous explique quelque chose. Toutes les parts que détient actuellement le CN Marine continueront à être détenues par la maison-mère, le Canadien national. Nous ne parlons en fait ici que d'un changement de nom, n'est-ce pas?

Mr. Heiss: Pas du tout.

Mr. Johnson: Je n'y connais rien. Je viens d'arriver et je n'ai pas du tout été mis au courant. J'aimerais savoir, un peu comme M. Tobin, si les subventions relatives aux activités dans le golfe, notamment, vont désormais aller à *Marine Atlantic*.

Mr. Heiss: Je pourrais vous expliquer la transaction qui est envisagée dans le cadre de ce projet de loi. Pour l'instant, le CN Marine appartient à part entière au CN. C'est une filiale du CN. Le CN va donc transférer ces parts au ministre, à Sa Majesté en fait. Ce sera Sa Majesté qui sera le propriétaire du CN. Toutes les ententes existantes que Sa Majesté avait conclues avec le CN Marine resteront valides tout comme si elles avaient été conclues avec la nouvelle compagnie.

En même temps, le projet de loi autorise effectivement un changement d'appellation. CN Marine ne portera plus ce nom à cause de l'ambiguité que cela représenterait. En effet, la société n'a plus aucun lien avec le CN et s'appellera dorénavant *Marine Atlantique*. Cela dit, toutes les transactions auxquelles la société avait participé restent valides. Ainsi par

[Text]

agreements between the Minister of Transport and the company will continue. The only thing that changes is the ownership of the shares, but beyond that the company continues and operates as it was previously operating.

• 1600

Mr. Tobin: The financial position has also changed.

Mr. Heiss: I cannot speak to that. I would suggest its current assets and its current liabilities remain, and from that point of view the corporation remains intact. It is only the shares that are transferring hands.

Mr. Johnson: It is a change in name and the financial situation is the same, subject to the Minister, who really owns all the shares now, and anything he might do in terms of new operating agreements. That is really an extension of the bill, and it is not directly affected by the bill.

Mr. Heiss: No, it is not. As I mentioned, the agreements entered into in the past will continue to be entered into in the future, which is something to be done between the corporations. Any agreements which are in existence at this point in time will continue to be in existence tomorrow, when the Minister holds the shares, but I cannot speak to the future.

Mr. Nowlan: Are all the agreements the same?

Mr. Heiss: Yes.

Mr. Johnson: Marine Atlantic Inc. is going to be a Crown corporation unto itself, the same as Canadian National Railway Company. Where are the shares CN or CN Marine Inc. own for the CAST container lines going to go? Are they going to go to CN now, or are they going to go to the Minister? I am afraid there is more to this than meets the eye.

Mr. Pratt: CAST does not have anything whatsoever to do with CN Marine Inc. I believe CN had some ownership of CAST at one time, but not CN Marine Inc.

Mr. Tobin: The question, as Mr. Johnson raised it, is whether that should not be transferred as part of this new company.

Mr. Forrestall: We have to be quite clear about that before we leave it. CN Marine Inc. never had a financial interest in CAST Steamships. That financial interest was exercised by Canadian National Railways itself, not through the Crown subsidiary.

Mr. Tobin: My concern is that in splitting off the company into a separate company, we may end up with a very poor orphan called Marine Atlantic Inc.

Mr. Forrestall: I draw your attention to their annual report, which concluded and very obviously said they had their best operating year in history, and there are improvements in every category.

[Translation]

exemple, les ententes de fonctionnement intervenues entre le ministre des Transports et la société sont encore en vigueur. Le seul véritable changement se trouve du côté des actions, qui changent de mains, mais à part cela, la société continue à fonctionner comme précédemment.

M. Tobin: La situation financière a cependant elle aussi changé.

M. Heiss: Je ne peux pas en parler. Je dirai cependant qu'à mon avis son actif et son passif actuel demeurent les mêmes, ce qui veut donc dire que la société demeure elle aussi inchangée. Il n'y a que les parts qui changent de mains.

M. Johnson: La raison sociale change mais cela n'affecte en rien la situation financière, qui, elle, dépend du ministre, car c'est lui qui possède toutes les actions en ce moment et donc lui qui peut prendre l'initiative de nouvelles ententes de fonctionnement. Cela découle du projet de loi mais n'est pas directement affecté par lui.

M. Heiss: Non. Ainsi que je l'ai mentionné, les ententes intervenues par le passé entre les sociétés seront maintenues. En conséquence toute entente présentement en vigueur le sera encore demain lorsque le ministre aura les parts en mains mais je ne peux parler de l'avenir.

M. Nowlan: Est-ce que toutes les ententes sont identiques?

M. Heiss: Oui.

M. Johnson: La société Marine Atlantique deviendra une société d'État libre de ses actes, au même titre que les chemins de fer du Canadien National. En ce cas, où iront les parts du CN ou de CN Marine; j'entends par là les actions relatives aux conteneurs CAST? Iront-elles au CN ou au ministre? Je crois que la situation est un peu moins simple qu'il n'y paraît.

M. Pratt: Les conteneurs CAST n'ont rien à voir avec la société CN Marine. Je crois que le CN a peut-être détenu certaines actions des conteneurs CAST à un moment ou l'autre mais non CN Marine.

M. Tobin: Ce que M. Johnson veut savoir, c'est si ces actions ne devraient pas être transférées à l'occasion de la création de cette nouvelle société?

M. Forrestall: Il faut que nous réglions cette question de façon très claire. La Société CN Marine n'a jamais eu de participation dans les navires CAST. Ce sont les chemins de fer du CN eux-mêmes qui ont détenu des actions et non leurs filiales.

M. Tobin: Ce qui me préoccupe dans cette scission entre la société-mère et la filiale qui devient maintenant une société distincte est que nous risquons de nous retrouver avec une pauvre orpheline sur les bras qui s'appellera Marine Atlantique.

M. Forrestall: J'attire votre attention sur le rapport annuel de la société, où l'on constate de façon non équivoque qu'elle a connu la meilleure année de fonctionnement de son histoire et où l'on a observé des améliorations dans tous les secteurs.

[Texte]

Mr. Tobin: In the ministerial task force review under the direction of the Deputy Prime Minister, on page 287 of the transportation section, Annex A, Water Transport Assistance, Routes Subsidies and Traffic Levels, you will see a section called constitutionally required services and a section called alternates to constitutional services. Under constitutional required, you have North Sydney, Port aux Basques, Borden and Cape Tormentine. Under alternates to constitutional services, you have North Sydney and Argentia, which is not rated as being constitutionally required. The Newfoundland-Labrador coastal service is rated as a quasi-constitutional service.

If you read the background papers to the transport section, which were given to the government in September and out of which a number of policy changes have flowed, you see the task force is recommending the government institute a whole series of ways to achieve a higher level of cost recovery. CN Marine Inc., in particular, is cited as one of the lowest government service vehicles of cost recovery. The general consensus in the report—I would be pleased to make it available to colleagues—is that we ought to increase that.

• 1605

My concern about this bill, which formalizes something that has already occurred, the setting up of a new structure for that company, is whether or not from a financial point of view the company indeed becomes a poor orphan, whether or not indirectly the policy objectives, which have been outlined, which from a government bottom line Treasury Board point of view may be desirable, but from the point of view of the east coast of Canada, may not be too desirable, are going to be achieved partially through this legislation which severs the relationship between the big companies, CN, and the east coast orphan, CN Marine.

Mr. Chairman, before I sit here today and allow this thing to go through a legislative committee, I would like to know what the impact on the availability of services to the people of eastern Canada is going to be downstream. We do not know that. We do not get that from our legal adviser—God bless him, he does a very fine job and is a very articulate fellow—because he is not qualified to comment on the financial position of the company. We do not know it from Mr. Pratt, who probably could comment intelligently, but that is not his job. He is with the Transport department. We could ask those questions, I think, of the management of CN.

All I am saying to colleagues, notwithstanding the technical point that this was already decided, is . . . I am asking us, like the Senate on occasion, to be the House of sober second thought, and to ask ourselves if this is really what we want to do. We are going to proceed with this thing today clause by clause without having had an ability to have people before us. Mr. Johnson has raised some very good questions.

The Chairman: Mr. Nowlan.

[Traduction]

M. Tobin: Dans le rapport du groupe de travail ministériel, qui avait effectué son travail sous l'autorité du sous-ministre adjoint, on trouvera à la page 287 de la partie consacrée aux transports, plus précisément à l'annexe A concernant l'Aide aux transports fluviaux et maritimes, les parcours subventionnés et le Volume du trafic, une partie appelée Services obligatoires en vertu de la Constitution et Services auxiliaires. Sous les services obligatoires en vertu de la Constitution, on trouve *North Sydney*, Port aux Basques, Borden et le Cap Tourmente. Sous les services auxiliaires, on trouve *North Sydney* et Argentia, qui ne sont pas considérés comme obligatoires en vertu de la Constitution. Cependant, le service de cabotage à Terre-Neuve et au Labrador est, lui, considéré comme un service quasi constitutionnel.

Si vous lisez les documents relatifs à la section des transports, qui ont été fournis au gouvernement en septembre et qui sont à la source de bon nombre de nouvelles politiques, vous remarquerez que le groupe de travail recommande que le gouvernement prenne toute une série d'initiatives afin de rentrer davantage dans ses frais. À cet égard, on précise que la société CN Marine est l'une des sociétés publiques qui récupère le moins ses frais. Or, d'après le rapport, que je communiquerai volontiers à mes collègues, on devrait augmenter ce recouvrement.

Ce qui me préoccupe dans ce projet de loi, qui reconnaît une situation qui existe déjà, c'est-à-dire la création d'une nouvelle forme de société, c'est la question de savoir si, sur le plan financier, la société en question ne deviendra pas une pauvre orpheline. J'entends par là que je me demande si les objectifs, peut-être louables aux yeux du Conseil du Trésor, ne sont pas un peu risqués pour le littoral est du Canada, et ce, en partie à cause de cette scission entre le CN et sa petite orpheline de la côte est, CN Marine.

Monsieur le président, avant que je ne permette l'adoption de ce projet de loi, j'aimerais savoir quelles peuvent en être les répercussions sur les services offerts à la population de l'Est du Canada. Nous ne le savons pas, et notre conseiller juridique, malgré tous ses mérites, que je reconnais sans hésitation, ne le sais pas non plus, car malgré son éloquence, il n'est pas en mesure de nous dire quelle est la situation financière de la société. Enfin, M. Pratt ne nous le dit pas lui non plus, même s'il est peut-être en mesure de nous en parler intelligemment, car ce n'est pas de son ressort. Il travaille en effet au ministère des Transports. Je crois donc que nous devrions poser de telles questions aux administrateurs du CN.

Tout ce que je demanderais à mes collègues, malgré le fait que cette décision a déjà été prise, c'est de réfléchir de nouveau, à l'instar du Sénat, parfois, et de se demander si c'est vraiment ce que nous voulons obtenir. Nous allons étudier ce projet de loi article par article aujourd'hui même sans avoir pu faire témoigner les personnes concernées. M. Johnson a soulevé de très bonnes questions.

Le président: Monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, to respond to Mr. Tobin, I am quite prepared to get on with it today on clause-by-clause. There are some legitimate questions which Mr. Tobin has raised that he is going to have a chance to put. If he finds answers that are not satisfactory, he can either bring them up in the debate in third reading of the bill or move suitable amendments.

The fact of the matter is, as the legal officer has said, there is a change in the legality of the name, but in terms of power, that is really going to vest in the Minister, which is the way it is now *de facto*. The briefing books we have had before answer a lot of these questions. We are approving retroactively something that has already been in operation for the last year. CN has not felt it necessary to come before us. That is why I do not feel too badly doing what we are hoping to do today.

Mr. Tobin: When was the last time you saw a Crown corporation come and say that you had really screwed it and it was not working right?

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to respond to that, because I think there is a difference of opinion and interpretation.

If I were the chief executive officer of a Crown corporation that was being renamed and having its control changed and something was happening in terms of the financial stuff, I would not necessarily be running to the political people. I would be sort of trying to be a good corporate person doing what he is told. I do not think we are going to hear the yelling from them. Where we are going to hear the yelling on this issue is two or three years after the fact, when people all of a sudden realize that they are getting short-changed by the fact that the power to take back surpluses is there.

Even though I was not really that excited about Mr. Tobin's suggestion at the beginning, the more I hear the more I think it would be appropriate for us to wait until we have heard from CN Marine before we take it out of committee. It is one thing to say that you can make a speech on third reading or report stage or you can put in an amendment, but there is something different about doing it here in committee, after we have heard from the people in the know. We may find that—

Mr. Tobin: It is a little less adversarial here.

Mr. Angus: Do you understand what I am saying, Pat?

Mr. Nowlan: I agree with you completely, Mr. Angus, in the context that there is a lot of difference between questioning witnesses in committee and a speech in third reading. But on your own premise and just something Mr. Tobin mentioned *sotto voce* about not expecting the Crown corporation officer to come—

Mr. Angus: Voluntarily.

Mr. Nowlan: —and really go in contradiction to ministerial direction or the discussions they have had . . . I think you can go through an exercise of having the Tingleys of the world

[Translation]

M. Nowlan: Monsieur le président, en réponse à M. Tobin, pour ma part, je suis tout à fait disposé à entamer l'étude article par article aujourd'hui même. Les questions tout à fait légitimes que M. Tobin a soulevées pourront être posées. Si les réponses ne lui paraissent pas satisfaisantes, il pourra les poser de nouveau lors de la discussion en troisième lecture ou proposer des amendements appropriés.

Quo qu'il en soit, comme l'a précisé le conseiller juridique, la raison sociale va changer, mais pour ce qui est du pouvoir, il appartient au ministre, comme c'est d'ailleurs déjà le cas. Par ailleurs, les documents d'information que nous avons reçus répondent à bon nombre des questions posées. Nous nous trouvons à entériner rétroactivement une situation qui existe depuis déjà un an. Le CN n'a pas estimé nécessaire de témoigner devant nous. C'est pour cela que je n'ai pas trop de scrupules à procéder à l'adoption du projet de loi aujourd'hui.

M. Tobin: Quand avez-vous vu une société de la Couronne venir nous dire qu'on a vraiment tout bousillé et que les choses ne fonctionnent pas bien?

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais répondre, si vous me le permettez, car je crois qu'il y a divergence d'opinions et d'interprétations.

Si j'étais président-directeur général d'une société de la Couronne dont on changerait la raison sociale et l'autorité tutélaire, et dont on modifierait aussi les structures financières, je ne m'adresserais pas nécessairement aux hommes politiques. Je m'efforcerais de bien faire mon travail au sein de la société, c'est-à-dire d'obéir aux nouvelles directives. Je ne crois donc pas que ce sont les membres de la société qui vont se plaindre. Ce n'est que dans deux ou trois ans qu'on entendra des plaintes, lorsque les gens se rendront subitement compte qu'on leur a coupé l'herbe sous le pied du fait qu'on a créé le pouvoir de recouvrer les excédents.

La proposition de M. Tobin ne m'enthousiasmait pas beaucoup au début, mais plus j'y réfléchis, plus il me paraît indiqué d'entendre les témoignages de CN Marine avant de terminer l'étude de ce projet de loi en Comité. C'est bien beau de dire qu'on pourra toujours faire un discours lors de la troisième lecture, à l'étape du rapport, ou proposer un amendement, mais c'est une tout autre chose de faire cela ici, en Comité, après avoir entendu les témoignages des personnes intéressées. Nous nous rendrons peut-être compte que . . .

M. Tobin: On semble s'éloigner d'une position partisane ici.

M. Angus: Voyez-vous où je veux en venir, Pat?

M. Nowlan: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Angus, en ce sens qu'il y a toute une différence entre le fait d'interroger des témoins en Comité et de faire un discours à la troisième lecture. Toutefois, si j'en juge d'après votre propre promesse et les propos que M. Tobin tenait à voix basse, où il disait ne pas s'attendre à ce que le directeur de la société vienne . . .

M. Angus: De son propre chef.

M. Nowlan: . . . contredire les directives ministérielles ou le contenu des discussions tenues entre lui et le ministre . . . Vous pouvez faire venir témoigner tous les Tingleys du monde. Ils

[Texte]

come here. You are going to have answers that you can get on Wednesday and you are not going to really change anything in terms of the structure of the bill. On your own statements, you are not.

• 1610

Mr. Angus: Except, Mr. Chairman, if I may—

Mr. Nowlan: Because if they had not had consultations, if they had not had a year of operation, then I would be right in your ballpark.

Mr. Angus: I would remind Mr. Nowlan about comments made by the . . . I guess the president or the chairman—I forget what his title is—

Mr. Tobin: The Prime Minister said this week in Quebec that he is having another look at clause 4 of Bill C-75, and we have already passed it, for God's sake.

Mr. Angus: If you remember at Transport when we had Mr. O'Neil from the St. Lawrence Seaway Authority, he gave us a list of things we should examine, and one of them was the mandate of the seaway corporation as it relates to cost recovery. He did not say which side of the issue he is on, but he said we should look at that.

Really, what Mr. Tobin is looking for, and what I am now supporting, is that we should be able to question Mr. Tingley, I guess it is, and in a probing way find out . . . not to get him to voluntarily admit that, yes, they are screwing me, or they are screwing Marine Atlantic Inc., but to get the facts and figures on the table. It is up to us to decide whether or not the bill is an appropriate mechanism.

The Chairman: Well, members, let us settle this thing one way or the way. We have already settled it once, now we are debating it all over again.

I asked Mr. Tobin if he would make a motion so that we could settle it. He said he did not want to. This bill has been on the books for weeks. I have not had one letter from anybody objecting to this bill, and suddenly when we come to clause-by-clause, as was announced . . . I think this is unwarranted.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, be fair, now. This is only the second meeting of the—

The Chairman: It is the third meeting.

Mr. Tobin: Well, the third meeting of this committee, which is . . .

The Chairman: You told me personally you were going to be at the first one, but you were not. The organization meeting, that is the one you told me you were going to be at.

Mr. Tobin: I was not in town. This is only the second meeting.

[Traduction]

vous fourniront des réponses que vous pourrez obtenir mercredi, et qui ne changeront vraiment rien au projet de loi. Sur la foi de vos propres déclarations, vous n'obtiendrez rien.

M. Angus: Sauf, monsieur le président, si vous le permettez . . .

M. Nowland: Parce que si il n'y avait pas eu de consultation, s'il n'y avait pas eu une année de fonctionnement préalable, alors je serais tout à fait de votre avis.

M. Angus: Je rappellerai à M. Nowlan que le président ou le directeur, enfin son titre m'échappe, a fait certaines remarques . . .

M. Tobin: Le premier ministre a dit, cette semaine, à Québec, qu'il allait examiner de nouveau l'article 4 du projet de loi C-75, et nous l'avons déjà adopté, grand Dieu.

M. Angus: Si vous vous rappelez ce qui s'est passé au transport, lorsque M. O'Neil de la Voie maritime du Saint-Laurent a témoigné, ce dernier nous a fourni une liste de choses à étudier, et l'une d'entre elles était le mandat de recouvrement de frais de la Voie maritime. Il n'a pas précisé quel était son avis sur la question, mais il nous a recommandé de l'examiner.

Ce que M. Tobin aimerait obtenir, et ce pourquoi je l'appuie, est d'interroger M. Tingley afin de creuser certaines questions. Cela ne veut pas dire qu'on veut le coincer et le forcer à admettre qu'on sabote son travail ou la Marine Atlantique mais qu'on aimerait obtenir des faits et des chiffres. C'est à nous qui revient de décider si ce projet de loi est approprié.

Le président: Et bien, voyons comment nous pouvons résoudre cette question. Je précise que nous l'avons déjà résolue une fois et que nous recommençons à en discuter.

J'ai demandé à M. Tobin s'il était disposé à présenter une motion en ce sens. Il a répondu non. Or l'étude de ce projet de loi est prévue depuis des semaines et je n'ai pas reçu la moindre lettre de quiconque s'y opposant, mais tout à coup au moment où nous abordons l'étude article par article, tel qu'annoncé, l'opposition se manifeste . . . Cela me paraît injuste.

M. Tobin: Monsieur le président, soyez juste. Vous savez bien que ce n'est que la deuxième fois que nous nous réunissons . . .

Le président: C'est la troisième séance.

M. Tobin: Et bien, c'est la troisième fois que ce Comité se réunit, ce qui est . . .

Le président: Vous m'aviez avisé que personnellement de votre présence lors de la première réunion, mais vous n'y avez pas assisté. Il s'agit de la séance d'organisation, à laquelle vous m'aviez dit que vous alliez assister.

M. Tobin: Je n'étais pas en ville. Nous n'en sommes qu'à la deuxième réunion.

[Text]

The Chairman: Sure, you were in town. I spoke to you in the House and you said you would be there, but you were not.

Mr. Tobin: No. I had to go out of town that afternoon, Mr. Chairman.

The Chairman: Oh, well.

Mr. Tobin: I think Mr. Robichaud came to the meeting. This is only the second meeting. Anyway, that is not the issue.

Mr. Nowlan: All I know, Mr. Chairman and regardless of how many members of the committee have many conflicts, during the time this bill sat in the House after it was opened to public focus, there certainly was one individual that I know of who saw different members from CN about the bill. Again, I am not quite sure . . . and there were not any briefs left. I know this lady saw Mr. Gray and saw me and I know she was seeing opposition members.

Again, there was nothing in particular in terms of the bill from a CN official in their department from Moncton which caused me any concern. That is another reason why . . . That was several months ago, and I have not had a letter.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, in an attempt to be consistent, both the vice-chairman and the chairman of the Standing Committee on Transport are here and will know that in the steering committee of that committee I specifically asked to get CN Marine before it as quickly as possible. They will know that this is one of the reasons—in fact the main reason—I wanted CN Marine. I asked for them early and I asked for CN because of the Newfoundland railway. I asked for CN Marine specifically early and my colleagues on the steering committee of the Transport committee—since we are all on the other committee, I do not feel badly about raising it here—I specifically raised this matter in a steering committee and discussed it. My colleagues agreed—and I must thank them here, it is my first chance—that in fact it is scheduled for this week. I just want to say I am not being inconsistent. I did raise this as a concern of mine for the Transport committee.

Mr. Nowlan: You did. You did.

Mr. Tobin: I apologize that I was not at the first meeting. I would have made this point. Hopefully, it would have convinced you all that maybe it was appropriate to direct them to come.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, Mr. Tobin is going to have that opportunity to put the questions. If it had been the sense of the committee, this bill would have been through in the five minutes that we waited around for the required number of members and someone from the opposition to appear at the other meeting, because again not a member has had any representation or brief—

[Translation]

Le président: Vous étiez en ville. Je vous ai parlé à la Chambre et vous m'aviez alors dit que vous alliez venir mais vous ne l'avez pas fait.

M. Tobin: Non. J'ai dû sortir de la ville cet après-midi-là, monsieur le président.

Le président: Oh, dans ce cas.

M. Tobin: Je crois que c'est M. Robichaud qui a assisté à la séance. Quoi qu'il en soit, nous n'en sommes qu'à la deuxième réunion, et de toute façon, là n'est pas la question.

M. Nowlan: Tout ce que je sais, monsieur le président, et quel que soit le nombre de membres du Comité ayant des conflits d'horaire, depuis le dépôt de ce projet de loi à la Chambre, moment où il pouvait devenir objet de discussion publique, il y a certainement eu une personne que je connais qui ait rencontré divers membres du CN au sujet de ce projet de loi. Encore une fois, je n'en suis pas tout à fait sûr . . . Et on a laissé aucun mémoire. Cependant, je sais qu'une date a vu M. Gray et moi-même et qu'elle était aussi entrée en contact avec des membres de l'opposition.

Encore une fois, il n'y avait rien dans ce projet de loi qui me préoccupait, cela compte tenu de ce qu'a pu me dire un représentant du CN de Moncton. En raison de cela donc . . . Cela s'est passé il y a quelques mois, et je n'ai pas reçu de lettre.

M. Tobin: Monsieur le président, si l'on veut être cohérent, le vice-président et le président du Comité permanent des transports sont ici, et ils n'ignorent certainement pas que lors d'une réunion du Comité de direction, j'ai demandé de façon précise qu'on fasse témoigner le représentant de CN Marine le plus tôt possible. Or c'est une des principales raisons de fait la principale raison pour laquelle je voulais entendre le témoignage de CN Marine. J'ai demandé cela dès le début de nos travaux et j'ai demandé précisément que ce soit le CN qui témoigne à cause de la situation des chemins de fer de Terre-Neuve. J'ai donc soulevé cette question expressément lors d'une réunion du Comité de direction, du Comité des transports et en ai discuté à la même occasion. Etant donné que mes collègues font tous partie de cet autre comité, je me permets d'en parler ici. Mes collègues avaient justement donné leur consentement, ce dont je les remercie, et ces témoignages étaient prévus pour cette semaine. Je tiens donc à préciser que je ne fais pas preuve d'incohérence. J'ai bel et bien soulevé cette question au sein du Comité des transports.

M. Nowlan: Oui, vous l'avez bel et bien fait.

M. Tobin: Je m'excuse de n'avoir pas assisté à votre première séance. Si j'avais été présent, j'aurais soulevé cette question. Peut-être aurais-je alors réussi à vous convaincre du bien-fondé de ma demande.

M. Nowlan: Monsieur le président, M. Tobin aura l'occasion de poser ses questions. Si cela avait été possible, le projet de loi aurait été adopté en cinq minutes tandis que nous avons passé ce temps à attendre l'arrivée des membres et de quelqu'un d'autres de l'opposition à une autre réunion, car encore une fois aucun membre n'a reçu de texte là-dessus, que ce soit un mémoire ou autre chose . . .

[Texte]

Mr. Tobin: I have.

Mr. Nowlan: —anyone that I know of—

Mr. Tobin: I have.

Mr. Nowlan: —and I have not from the person—

Mr. Tobin: Well, I have.

Mr. Nowlan: There may be things about the future, what the Minister may do, what the CN do in operating agreements, but that is beyond the scope of the bill.

Mr. Tobin: Well, I have been advised by officials of the company that we ought to have a damn good look at what the fiscal position of the new company now is vis-à-vis the old fiscal position of the company, with respect in particular to the operating dollars that would normally be accumulated; CN would have \$30 million bucks in its jeans.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman--

Mr. Tobin: Now it will not have, and that is going to downstream—

Mr. Forrestall: If it is of value to you, I will put this very clearly on the record. If you want me to read it into the record I will, so you will understand—so Mr. Tobin will understand it. It will take two or three minutes. I am reluctant to do it, but it is a matter of public record. If he wants to have it on the record, I am quite prepared to read it.

Mr. Tobin: Put what on the record?

• 1615

Mr. Forrestall: The subject-matter you are so vitally concerned about. I am not disagreeing with you. I am just—

The Chairman: Once again, I am going to ask the members: Do you want to proceed clause by clause? Yes or no?

Mr. Nowlan: What was Mr. Forrestall going to put on the record?

Mr. Forrestall: It has to do very specifically with the clause you are now dealing with, Mr. Chairman. It has to do with the provisions in the tripartite arrangement in 1979 for profit allowance, the subsequent position in the May 1985 budget, which removed that, not just from CN Marine, but from all Crown corporations, leaving us precisely where we are now and giving rise to Mr. Tobin's concern. That is an oversimplification of it, but that is the essence of what it is. If you wanted the detail with respect to that I would be prepared to go on. I raise it simply because clause 5 is the one we are at now.

Clauses 5 and 6 agreed to

On Clause 7—*Transfer of property to Her Majesty*

Mr. Angus: On Clause 7, the list of the assets . . . rail-related assets—what exactly are we talking about?

[Traduction]

M. Tobin: Moi j'en ai reçu.

M. Nowlan: Enfin, personne à ma connaissance.

M. Tobin: Moi j'ai reçu quelque chose.

M. Nowlan: . . . et je n'ai rien reçu de la personne . . .

M. Tobin: Et bien, moi j'ai reçu quelque chose.

M. Nowlan: Il se peut que certaines choses relatives à l'avenir et aux initiatives du ministre et au fonction du CN en vertu des ententes dont on pourrait discuter, mais cela dépasse la portée du projet de loi.

M. Tobin: Et bien, les hauts fonctionnaires de la société m'ont dit d'étudier très attentivement la situation de la nouvelle société sur le plan fiscal par rapport à ce qu'elle était antérieurement, particulièrement au sujet des sommes de fonctionnement accumulées; normalement, le CN aurait accumulé 30 millions de dollars.

M. Forrestall: Monsieur le président . . .

M. Tobin: Dorénavant, cela ne sera plus possible, et à terme . . .

M. Forrestall: Si cela vous paraît important, je vais en parler de façon non équivoque. Si vous le voulez, je lui lirai cela afin que vous compreniez et que M. Tobin comprenne. Cela ne prendra que deux ou trois minutes. J'hésitais à le faire, mais cela sera consigné dans un document public. S'il tient à ce que cela soit consigné, je suis tout à fait disposé à faire la lecture.

M. Tobin: À lire quoi?

M. Forrestall: En ce qui concerne le sujet qui vous tient tellement à cœur, je ne suis pas en désaccord avec vous, je veux simplement . . .

Le président: Encore une fois, je vais vous demander si vous êtes disposés à entamer l'étude article par article? Oui ou non.

M. Nowlan: Quel est le document qu'allait lire M. Forrestall?

M. Forrestall: Il porte très précisément sur l'article dont vous êtes saisi, monsieur le président. Il concerne les dispositions de l'accord tripartite signé en 1979 qui traitent des allocations relatives aux bénéfices et les dispositions du budget de mai 1985 qui ont éliminé les précédentes, non seulement dans le cas de CN Marine, mais dans celui de toutes les Sociétés de la Couronne, ce qui correspond à la situation actuelle qui préoccupe M. Tobin. Je simplifie, bien sûr, mais c'est grossièrement le contenu de ce texte. Si vous voulez davantage de détails, je suis disposé à vous en faire la lecture. J'ai soulevé cette question tout simplement parce que nous en sommes à l'article 5.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Article 7—Transfert de biens à Sa Majesté

M. Angus: Au sujet de l'article 7, que recouvre au juste la liste des avoirs relatifs aux chemins de fer?

[Text]

An hon. member: Who cares? Just pass the bill.

The Chairman: Mr. Pratt.

Mr. Pratt: It does deal with rail-related assets. These were equipment, track, buildings, particularly concerned with railway operations for the rail cars that crossed the gulf at Port aux Basques to . . . [Inaudible—Editor].

Mr. Tobin: All those assets are going to be lost inside of another month, because the Newfoundland railway is closing down. How does that affect the Marine Atlantic Inc. financial position?

An hon. member: Who cares?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to move a motion. I want to move that the committee suspend clause-by-clause examination of this bill until such time as we have requested and have heard—and to be as fair as I can be and to seek as broad a consensus of support as I can—either in this committee or in the Standing Committee on Transport, Mr. Rupert Tingley.

Mr. Chairman, I have to say that notwithstanding the technical reality that there was one other meeting, notwithstanding the desire to put the bill through in two meetings, an organizational meeting and one clause-by-clause meeting—which will be a record around this place, in this reform of Parliament, to have dealt with a bill that quickly—I find it quite frankly incredible that in the reform environment of Parliament there is this disposition in two meetings, one an organizational meeting and one to do clause-by-clause, to put a bill through legislative committee. When one of the members—for whatever reasons, because we are not talking about being at this for weeks, as this is only our second meeting—says he thinks we would like to hear from somebody, I would find it incredible that we would not want to accommodate that request to at least hear from the management of that company before allowing the bill to go through.

It is in that context that I ask members to support the motion. I would like to know what the impact . . . I do not have a list, but I would like to know what the impact of the removal of the Newfoundland railway, which everybody around the table knows is literally weeks away . . . The Minister of Transport has said publicly the last time we had him before the Standing Committee on Transport—the chairman was present, and so was the vice-chairman . . . he told me he regretted that on past occasions he said the matter would be cleared up within a matter of weeks and has dragged on and on, but it would be done by the end of June. That has an impact on CN Marine, which has until now had that traffic. They will not have the traffic when the railway closes, because there is going to be a container operation, and I suspect that companies like ACE, Atlantic Container Express, and others are going to get a big piece of the freight traffic that used to be run by this company.

[Translation]

Une voix: Quelle importance? Contentez-vous d'adopter le projet de loi.

Le président: Monsieur Pratt.

M. Pratt: Cette disposition porte sur les avoirs relatifs aux chemins de fer. Il s'agit donc de matériel, de rails, d'installations, particulièrement celles qui sont liées à la circulation des wagons de chemin de fer qui traversent le golfe de Port aux Basques à . . . [Inaudible—Éditeur].

M. Tobin: Est-ce que tous ces biens seront perdus dans moins d'un mois parce que les chemins de fer de Terre-Neuve vont être supprimés? Comment cela affectera-t-il la position financière de Marine Atlantique?

Une voix: Quelle importance?

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais proposer une motion. Je propose que le comité suspende son étude article par article de ce projet de loi jusqu'à ce que M. Rupert Tingley, ait été convoqué et entendu soit par notre comité, soit par le Comité permanent des transports.

Monsieur le président, en dépit du fait qu'il y a eu une autre séance et bien que nous désirions adopter ce projet de loi en deux séances seulement, ce qui sera sans doute un record de vitesse, il me paraît franchement incroyable que, malgré l'entrée en vigueur des réformes parlementaires, on soit disposé à expédier les choses en deux réunions, soit une séance d'organisation et une séance d'étude article par article. Lorsqu'un des membres de notre comité législatif affirme qu'il aimerait entendre le témoignage de quelqu'un lors de la deuxième réunion, il me paraît incroyable qu'on ne veuille pas acquiescer à cette demande, c'est-à-dire entendre au moins le témoignage des administrateurs de la société avant que nous n'adoptions le projet de loi.

C'est pour cette raison que je demanderai à mes collègues de m'appuyer. J'aimerais savoir quelles seront les répercussions de choses comme la suppression des chemins de fer de Terre-Neuve, qui doit se produire dans quelques semaines seulement, comme tout le monde ici le sait . . . Le ministre des Transports, lors de son dernier passage devant le Comité permanent des transports, où notre président était présent ainsi que notre vice-président, a affirmé publiquement regretter avoir dit que la question allait se régler dans quelques semaines, alors qu'elle a traîné de façon interminable. Quoiqu'il en soit, il a dit qu'elle serait réglée d'ici fin juin. Cela aura des répercussions directes sur CN Marine, qui jusqu'à maintenant a offert ce service. Lorsque le chemin de fer fermera, il n'y aura plus le même trafic car le service se fera par conteneurs, et je suppose que des entreprises comme l'ACE, c'est-à-dire l'*Atlantic Container Express*, et d'autres vont prendre une grande partie du transport des marchandises précédemment assuré par CN Marine.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

I think it is going to affect their position in terms of the assets, which are part of the rail operation, now part of Marine Atlantic's operations. They are going to become useless. I think we need to ask those questions and receive some answers before we go clause by clause through a bill and carry the clauses.

Frankly, I am not interested in the legal language that is contained in those clauses when I do not know what the downstream impact on the company is going to be. I do not think any member around here knows. I think we would all want to know. So I move the motion that we suspend clause-by-clause until we have heard from Mr. Tingley, either in this place or another.

The Chairman: We move to Mr. Gray.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, whether or not we pass this bill will have no impact whatsoever on the very question he is asking.

Mr. Tobin: In that case, why are we bothering with the bill? You are saying it has no impact. Then what are we doing here, Mr. Parliamentary Secretary? What is the—

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, what we are doing is trying to complete an action that was started in 1979. We are now putting in place certain legal remedies that will have the effect of formalizing an agreement taken in 1979, I might add, by the former Liberal government.

Mr. Tobin: Well, if it is not a good agreement, let us have a look at it.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like to speak to the motion proposed by Mr. Tobin. I go back to what I said before. I think the transfer between the two companies has been agreed to; it has been under negotiation for quite some time.

Mr. Tobin: What do you know about the fiscal position?

The Chairman: Order.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Tobin, I do not think at some point in time . . . I like it when you throw out our reform that we have in Parliament now. Only one thing seems to be understood by the opposition, as I mentioned to your colleague, Mr. Ouellet, two weeks ago. The only people who have to change their minds are the official government. The opposition does not change their mind because they vote 40 to 40, when you were 40 in the House, against whatever goes on.

Now if you want to postpone this bill until the fall or three years down the road, I do not know. I do not feel qualified to do the official negotiations with the chief executive officers and the other people on the work that has been done in the past year. I think all you are doing is flogging a dead horse. You are trying to make cheap political capital for yourself and to get your name on the record, as usual. On clause-by-clause, we have already agreed to five of them. I am saying we should finish the bill. You have your questions on Wednesday. When

Il aura un impact sur leur actif qui appartenait à CN fonctionnement de Marine et qui revient maintenant à Marine Atlantique. Cet actif sera sans valeur. Je pense qu'il faut poser ces questions et recevoir des réponses avant de passer à l'examen article par article et à l'adoption de ce projet de loi.

A vrai dire, je ne m'intéresse pas à la formulation juridique de ces articles parce que je ne connais pas l'impact de ce projet de loi sur l'entreprise. Aucun député ne le sait. Nous voulons tous le savoir. Alors je propose que nous remettions à plus tard l'examen article par article de ce projet de loi pour entendre M. Tingley, ici ou ailleurs.

Le président: Passons à M. Gray.

Mr. Forrestall: Monsieur le président, l'adoption de ce projet de loi n'a rien à voir avec sa question.

Mr. Tobin: Alors, à quoi bon examiner le projet de loi? Vous dites qu'il n'aura pas d'impact. Alors, que faisons-nous ici, monsieur le secrétaire parlementaire? Quelle est la . . .

Mr. Forrestall: Monsieur le président, nous essayons de parachever une mesure qui a été prise en 1979. Nous essayons de rendre officielle l'entente conclue en 1979 par le gouvernement libéral de l'époque.

Mr. Tobin: Si l'entente n'est pas bonne, examinons-la.

Le président: Monsieur Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais donner mon avis sur la motion de M. Tobin. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure. Les deux entreprises sont d'accord pour le transfert, à la suite de longues négociations.

Mr. Tobin: Que savez-vous de la situation financière?

Le président: À l'ordre.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Tobin, je ne pense pas qu'à l'avenir . . . J'aime bien quand vous rejetez nos réformes parlementaires. Comme je l'ai dit à votre collègue M. Ouellet il y a deux semaines, l'opposition ne semble comprendre qu'une chose. Les seuls gens qui doivent changer d'avis sont les ministériels. L'opposition ne change jamais d'avis car, à la Chambre, elle vote à l'unanimité contre tout.

Je ne sais pas si vous voulez reporter ce projet de loi jusqu'à l'automne ou pour trois ans. Je ne suis pas qualifié pour mener les négociations officielles avec les cadres supérieurs qui se sont consacrés à ce travail depuis un an. Vous perdez votre temps et vous essayez de faire de la propagande politique comme d'habitude. Nous sommes déjà d'accord sur cinq articles. À mon avis il faut adopter le projet de loi. Vous aurez l'occasion de poser vos questions mercredi. À l'heure du spectacle à la Chambre, faites comme d'habitude et présentez votre specta-

[Text]

it is showtime in the House, do as usual and make your show in the House. Then you are on television camera; and eventually I guess it is going to be here with us.

The Chairman: Any further comment?

Mr. Nowlan: If this was not a ratification of a formal arrangement that had been entered into some time ago, and—as I understand it from the briefing books—if we are trying to formalize it and give legality to what is actually going on, then it does not bother me. Ordinarily I would be very bothered, somewhat along the lines of Mr. Tobin. But, Mr. Chairman, you did explore with these people the major agreement, and there was no reason.

So I just say I really do not think there is going to be a disservice or an unfairness here to pass the bill out of this committee. We are going to have the question period. The CN officials are before us in another committee on Wednesday. Some of these matters are beyond the bill; this is the point. These points can be explored, though perhaps not satisfactorily, as they will continue to be explored. But they are beyond the bill for which we are here for today in the clause-by-clause. So let us—

The Chairman: Mr. Johnson.

Mr. Johnson: I do not know if this is relevant to the motion, Mr. Chairman. With your permission and the consensus of the committee, I would like to ask Mr. Pratt a question, if I could.

Does this mean now that the CN dockyard in St. John's will become part of Marine Atlantic Inc.?

Mr. Pratt: Not necessarily. The Newfoundland dockyard in St. John's has never been a part of CN Marine. It has been entrusted for operation to CN. Now CN itself has made some representation to the Minister that as CN Marine is being separated from CN, perhaps the government would like to make some other arrangements for the Newfoundland dockyard. This is under consideration now, I believe.

The Chairman: Are you ready for the question?

Mr. Nowlan: But the question, Mr. Johnson, is not adversely affected by this bill.

Mr. Forrestall: It is not affected at all.

Mr. Johnson: Can I read through on page 3, Mr. Chairman? I see where the St. John's dockyard, which was part of CN Marine division and had always been part of CN Marine's component, was specifically excluded from CN Marine. I am just wondering what we are encompassing here. I am afraid, Mr. Chairman, I do not know enough about any of this just coming in now and picking up a briefing book off the table, which I had never seen before, to be able to vote on anything. I am afraid I am going to have to abstain. I cannot in conscience vote for or against the motion, because I have not had enough briefing on it.

[Translation]

cle. À ce moment-là, vous passerez à la télévision, comme le feront les comités à l'avenir.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Nowlan: S'il s'agit de ratifier une entente officielle qui existe depuis quelque temps et d'après ce que j'ai compris des documents d'information, s'il s'agit d'entériner une situation de fait cela ne me gêne pas. Normalement, je serais très préoccupé, comme l'est M. Tobin. Mais, monsieur le président, vous avez parlé avec ces gens et ils sont d'accord.

Pour cette raison, il est tout à fait juste d'adopter ce projet de loi dans ce comité. Nous aurons la possibilité de poser des questions car les dirigeants du CN vont comparaître devant un autre comité mercredi. Certaines questions débordent ce projet de loi, il faut le comprendre. Ces questions peuvent être examinées, peut-être pas d'une façon tout à fait satisfaisante, mais elles le seront. Elles débordent ce projet de loi alors que nous sommes là, pour procéder à l'examen article par article. Alors . . .

Le président: Monsieur Johnson.

M. Johnson: Je ne sais pas si ma question est pertinente, monsieur le président. Avec votre permission et l'approbation du comité, j'aimerais poser une question à M. Pratt.

Le projet de loi prévoit-il que le chantier naval de CN à Saint-Jean fera partie de la Marine Atlantique SCC?

M. Pratt: Pas nécessairement. Le chantier naval de Saint-Jean de Terre-Neuve n'a jamais fait partie de la CN Marine, mais était exploité par le CN. Maintenant, cette société a dit au ministre qu'après la scission entre elle-même et en Marine, le gouvernement pourrait prendre des dispositions à l'égard du chantier naval à Terre-Neuve. Je crois savoir que cette question est à l'étude actuellement.

Le président: Etes-vous prêts pour le vote?

M. Nowlan: Mais, monsieur Johnson, ce projet de loi n'a pas l'effet négatif en la matière.

M. Forrestall: Non, pas du tout.

M. Johnson: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur la page 3. On y lit que le chantier naval de Saint-Jean, qui a toujours fait partie de CN Marine, en est clairement maintenant expressément exclu. Je me demande ce que nous sommes en train de faire. Je regrette, monsieur le président, mais je ne peux pas voter sur quoi que ce soit après une étude hâtive du document. Je vais m'abstenir. Je ne peux pas en conscience voter pour ou contre la motion, car je n'ai pas assez d'éléments d'information.

Mr. Angus: Just on a point of order, Mr. Chairman, if I may assist my honourable colleague. This motion, if it passed, will give us the time to ask those questions before we complete the

Mr. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour venir à l'aide de mon honorable collègue. Si la motion est adoptée, nous aurons la possibilité de poser ces questions avant

[Texte]

clause-by-clause of the bill, so if you are interested in having the additional information before you make a decision then I would encourage you to vote for the motion.

Mr. Nowlan: Well, just before we vote on the motion, try to be reasonable here.

An hon. member: I would rather have the vote.

Mr. Nowlan: Well, just a minute; yes, if it was reasonable, I could vote. And I can understand some of the dilemma. Would Mr. Tobin and the mover of the motion, Mr. Chairman, without working completely by the rule book, but could we turn the Wednesday meeting of the standing committee of . . . ?

Would Mr. Tobin consider this? And I just throw this off the top of my head, because this is just Monday, is it not? Yes. We are talking about Wednesday. With the consent of everybody—and I could speak to my clerk, who happens to be up at the end of the table, and the clerk of this committee—to turn the Wednesday meeting of the standing committee, which is CN Marine officials, into a legislative committee sitting, on the understanding that we have the questions and answers and then regardless of the time start proceeding clause by clause . . .

Mr. Tobin: Fine, I agree.

Mr. Nowlan: I know, Mr. Forrestall, if you and I were on Mr. Tobin's side of the table, that there is a little unusual aspect to this that the CN officials are not there to be examined, and I think it is just ridiculous to have them here come Wednesday under the standing committee when in effect something that is very directly relevant to them—this bill—is going to have then in part been disposed of by members, perhaps. So I certainly would think that there could be a co-operative spirit if you do not want to put the motion that . . .

I will then make an undertaking that . . . Because they are going to be here anyway, and that would solve some of the problems.

The Chairman: We have a motion here before us. What do you want to do?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would be more than delighted to withdraw my motion, to seek consent to withdraw the motion and to proceed along that basis, which would allow us to dispose of the bill this week and start clause-by-clause after we have had testimony, if Mr. Chairman would convene the meeting.

Mr. Forrestall: I am afraid we have already gone through clauses 1 to 6.

Mr. Tobin: Well, the committee can do whatever it wants.

Mr. Forrestall: No, you cannot undo what you have done, in the same way—

Mr. Angus: Nobody said anything about that.

The Chairman: We have had comments on the motion, but we still have the motion before us.

Mr. Tobin: I move to withdraw the motion.

[Traduction]

de terminer l'étude article par article du projet de loi. Alors, si vous voulez des renseignements supplémentaires avant de prendre une décision, je vous invite à voter pour la motion.

M. Nowlan: Avant de passer au vote, essayons d'être raisonnables.

Une voix: Je préfère passer au vote.

M. Nowlan: Attendez, si la motion est raisonnable, je pourrais voter. Je comprends le dilemme. Monsieur le président, M. Tobin et celui qui a proposé la motion seraient-ils d'accord pour changer la réunion de mercredi, prévue par le Comité permanent . . . ?

M. Tobin pourrait-il envisager cela? Y'en parle sans y avoir trop réfléchi, mais nous ne sommes aujourd'hui que lundi, n'est-ce pas? Oui. Nous parlons de mercredi. Si tout le monde est d'accord—and je m'adresse à mon greffier qui est à la table, et au greffier du Comité—nous pourrons changer la réunion du Comité permanent prévue pour mercredi, à laquelle nous avons convoqué les responsables de CN Marine, en un comité législatif, pourvu que nous ayons les questions, les réponses et que nous passions ensuite à l'étude article par article . . .

M. Tobin: D'accord.

M. Nowlan: Monsieur Forrestall, si nous étions, l'un et l'autre, de l'autre côté de la table, nous estimions avec M. Tobin que les responsables de CN devraient comparaître, et je pense qu'il est ridicule de les faire comparaître mercredi quand ce projet de loi, qui les touche, aura probablement été adopté en partie. Je pense que nous pouvons collaborer . . .

Je m'engagerai à . . . Ils vont comparaître en tout cas, et c'est une façon de résoudre les problèmes.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion. que voulez-vous faire?

M. Tobin: Monsieur le président, je serais ravi de retirer ma motion, d'obtenir le consentement du Comité pour retirer ma motion, et de poursuivre pour que nous en terminions avec le projet de loi cette semaine et passions à l'étude article par article après ce témoignage, si le président veut convoquer la réunion.

M. Forrestall: Nous avons déjà étudié les articles 1 à 6.

M. Tobin: Le Comité peut faire ce qu'il veut.

M. Forrestall: Non, il n'est pas possible de refaire ce que nous avons fait, tout comme . . .

M. Angus: Personne ne l'a demandé.

Le président: Nous avons eu des commentaires sur la motion, mais la motion est encore à l'étude.

M. Tobin: Je propose le retrait de ma motion.

[Text]

The Chairman: Okay, you withdraw the motion. Now, where do we stand then?

Mr. Tobin: If Mr. Nowlan would put in the motion what he has just said . . .

Mr. Forrestall: Why do you not move, then, something about this legislative committee stands adjourned—

Mr. Nowlan: Until Wednesday.

Mr. Forrestall: —until Wednesday afternoon?

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I think it would really be in a sense reasonable for all concerned—and I do not see any prejudice for anybody—if we just let this committee stand adjourned until 3:30 p.m. Wednesday, when hopefully, Mr. Chairman, you could again take the Chair. In the meantime, we will look after the procedure problems of converting the standing committee into a legislative committee.

The Chairman: And after the testimony—

Mr. Nowlan: On the basis that it would be the testimony and questions and then we will proceed. We would come to clause-by-clause to complete the bill.

Mr. Forrestall: And then reverse: the Standing Committee on Transport, in the event there are questions—

An hon. member: If there are other general questions.

Mr. Forrestall: —outside of the realm of this bill, for the purposes of the work that the standing committee wants to do.

Mr. Nowlan: Exactly.

Mr. Tobin: Sure enough.

The Chairman: So this is understood, then; that after the witnesses, we complete the bill on Wednesday.

Mr. Nowlan: Clause by clause and—

The Chairman: Clause by clause.

Mr. Nowlan: —then if there are other questions, Mr. Forrestall said, that are outside the ambit of the bill, then CN officials are there to go into other matters.

The Chairman: Okay. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So the understanding is that the bill, clause by clause, will be passed with or without changes Wednesday afternoon?

The Chairman: Wednesday afternoon, Wednesday night.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): And I would like to be on the record, sir, that if the same thing as this afternoon is not in the agreement, that we sit Thursday, Friday, Saturday and Sunday—until the end of October if we have to.

[Translation]

Le président: D'accord, vous retirez votre motion. Alors, où en sommes-nous?

M. Tobin: Si M. Nowlan voulait maintenant proposer ce qu'il vient de dire . . .

M. Forrestall: Alors, pourquoi ne pas proposer de lever la séance . . .

M. Nowlan: Jusqu'à mercredi.

M. Forrestall: . . . jusqu'à mercredi après-midi?

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne vois pas d'inconvénient à lever la séance du Comité jusqu'à 15h30 mercredi, et j'espère, monsieur le président, que vous pourrez présider. Dans l'intervalle, nous pourrons examiner s'il est possible de transformer la réunion du comité permanent en réunion du comité législatif.

Le président: Après avoir entendu le témoignage . . .

M. Nowlan: Nous sommes d'accord pour entendre le témoignage, les questions, et nous passerons par la suite à l'étude article par article du projet de loi.

M. Forrestall: Et nous pouvons faire le contraire, c'est-à-dire nous transformer en Comité permanent des transports, s'il y a des questions . . .

Une voix: S'il y a d'autres questions d'ordre général.

M. Forrestall: . . . qui ne touchent pas ce projet de loi, mais qui touchent le travail du comité permanent.

M. Nowlan: Exactement.

M. Tobin: Bien sûr.

Le président: Alors, tout le monde est d'accord, nous terminerons avec le projet de loi mercredi après avoir entendu le témoignage.

M. Nowlan: Article par article et . . .

Le président: Article par article.

M. Nowlan: . . . et s'il y a d'autres questions, comme l'a dit M. Forrestall, qui ne relèvent pas du projet de loi, les responsables de CN sont là pour étudier d'autres questions.

Le président: D'accord. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Alors nous sommes d'accord pour que l'étude article par article du projet de loi soit terminée, avec ou sans changements, mercredi après-midi?

Le président: Mercredi après-midi ou mercredi soir.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'aimerais dire pour les fins du compte rendu, monsieur, que si nous n'avons pas terminé l'après-midi, il nous faut siéger jeudi, vendredi, samedi et dimanche, jusqu'à la fin d'octobre si nécessaire.

The Chairman: I think we have to know that too.

Le président: Il faut le savoir aussi.

[Texte]

Mr. Nowlan: I think the intent from Mr. Gray is after the examination of witnesses, the CN officials, to answer questions which catch the bill but are beyond perhaps the scope of the bill. After that examination we proceed clause by clause until the bill is completed, whether it is Wednesday or Wednesday night. We cannot change Thursday, but . . .

Mr. Tobin: I just want to understand what kind of animal Marine Atlantic Inc. is going to be. That is all I want to know. Will it have this dockyard? Will it have . . . ? What are our list of assets?

The Chairman: Mr. Tobin, I assume you are confirming your presence until the bill is passed.

Mr. Nowlan: Are you going to be here Wednesday?

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Nowlan: Oh good. I mean, I am not facetious. If you were not going to be here I would not move a motion.

Mr. Tobin: I will be here.

Mr. Nowlan: Okay.

The Chairman: It is moved by Mr. Nowlan I suspend this meeting until Wednesday at 3.30 p.m. Wednesday afternoon we proceed from clause 7 onward with a view to staying in session until we complete the bill.

Motion agreed to: yeas, 4; nays 1.

The Chairman: The meeting stands adjourned until Wednesday at 3.30 p.m..

Wednesday, June 11, 1986

• 1531

The Chairman: It is now 3.30 p.m. and we will open the meeting on Bill C-88. It was decided at the last meeting that we would adjourn until 3.30 p.m. today in an effort to oblige Mr. Tobin, one of the members. I might report to the committee that Mr. Tobin wanted me to change the time of this meeting, but I told him I had no authority to do that, that the meeting had been called for this time and I would have to convene it. Mr. Ouellet is here, however, and I imagine he will be able to ask the regular questions.

We have with us the CN Marine delegation. I have great pleasure in introducing Mr. R. Tingley, president and chief executive officer. I am going to ask Mr. Tingley to introduce those who will be with him during the discussion. Mr. Tingley, please.

Mr. R. Tingley (President and Chief Executive Officer, CN Marine Inc.): Thank you very much, Mr. Taylor. I have six people with me today: Mr. Newman, vice-president of what we call our gulf and coastal services, Newfoundland; Mr. Fox, vice-president of our Prince Edward Island and Bay of Fundy services; Madeleine Delaney-Leblanc, director of public affairs; Murray Ryder, chief financial officer; Mr. Frank Broderick, assistant to the president, with responsibility for

[Traduction]

M. Nowlan: Si j'ai bien compris M. Gray, après avoir entendu les témoins, les responsables du CN, sur les questions qui touchent le projet de loi mais dépassent sa portée, nous passerons à l'étude article par article jusqu'à ce que l'étude soit terminée, que ce soit l'après-midi ou le soir. Nous ne pouvons pas changer nos arrangements pour le jeudi, mais . . .

M. Tobin: Je veux comprendre quelle sorte de société Marine Atlantique Inc. sera. Aura-t-elle ce chantier naval? Aura-t-elle . . . ? Quels sont les actifs?

Le président: Monsieur Tobin, je tiens pour acquis que vous assisterez aux séances jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté.

M. Nowlan: Y assisterez-vous mercredi?

M. Tobin: Oui.

M. Nowlan: Très bien. Je n'essaie pas de plaisanter. Si vous ne venez pas, je ne propose pas la motion.

M. Tobin: J'y serai.

M. Nowlan: Très bien.

Le président: Il est proposé par M. Nowlan que la réunion soit levée jusqu'à mercredi à 15h30 où nous poursuivrons avec l'article 7 jusqu'à l'adoption du projet de loi.

La motion est adoptée par 4 voix contre 1.

Le président: La réunion est levée jusqu'à mercredi, à 15h30.

Le mercredi 11 juin 1986

Le président: Il est 15h30, et nous passons au projet de loi C-88. Lors de la dernière réunion, nous avons décidé de suspendre nos travaux jusqu'à aujourd'hui, 15h30, à la demande de M. Tobin, un des membres de notre Comité. M. Tobin voulait que je change l'heure de cette réunion, mais je lui ai dit que les avis avaient déjà été envoyés et qu'il était trop tard. M. Ouellet est présent, et je suppose qu'il pourra poser les questions à sa place.

Nos témoins sont les représentants de CN Marine. J'ai le grand plaisir de vous présenter M. R. Tingley, le président-directeur général. Je demanderais à M. Tingley de nous présenter ses collaborateurs. Monsieur Tingley, je vous en prie.

M. R. Tingley (président-directeur général, CN Marine Inc.): Merci beaucoup, monsieur Taylor. Je suis accompagné de six personnes aujourd'hui. M. Newman, vice-président des services côtiers et du golfe pour Terre-Neuve; M. Fox, vice-président de nos services de l'Île-du-Prince-Édouard et de la baie de Fundy; Madeleine Delaney-Leblanc, directeur des affaires publiques; Murray Ryder, chef des services financiers, M. Frank Broderick, adjoint du président responsable des

[Text]

operations and marketing; and Mr. Jerry James, director of industrial relations.

I might say, Mr. Chairman, we have a few more people than might be considered normal, for the simple reason that this is a learning process for us. This is the first time in a great many years that we have appeared in front of a parliamentary committee and we welcome the opportunity. I thought they should learn what goes on and then next year they can just send me up here all alone.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tingley.

Mr. Angus: Mr. Chairman, there must be something happening within CN and all its groups. Last night and today we have had the walking wounded come before us from the two Crown corporations.

Mr. Tingley: Well, Mr. Newman's problem is that he is an old man trying to act like a young man. He was playing squash and that is what happened.

The Chairman: Mr. Tingley, you have a written submission. If you could go through it and give us the high points . . .

Mr. Tingley: My written submission was primarily intended for the standing committee. I would be quite prepared to do it for this one, if you wish.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think perhaps if we could indulge the Chair, we might go back to where Mr. Tobin and others left off last evening, or the day before or whenever. We had, you will recall, Mr. Chairman, carried the first five clauses, I think. Mr. Tobin had two or three very specific questions he wanted to put to officials. I think he made his point very well. It might have been unseemly for us to have—

The Chairman: Is that procedure satisfactory with the committee? All agreed?

Mr. Forrestall: If we could perhaps start . . .

The Chairman: Mr. Tobin.

• 1535

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I thank Mr. Forrestall for his interjection. I believe we both have to be back into the House for Bill C-75. If I am not mistaken, Mr. Forrestall is introducing it in third reading.

Mr. Chairman, as Mr. Forrestall has explained . . . Gentlemen, perhaps we can revert to the normal procedure in a few minutes, not to take away from your statement or comments. As Mr. Forrestall was explaining, we were doing Bill C-88 a few days ago and decided it might be wise to have CN before us, or Marine Atlantic Inc. before us for a few minutes before we passed the bill.

There are a number of questions I am concerned about. One is the position of the holding company CN Rail retains, called

[Translation]

opérations et de la commercialisation, et M. Jerry James, directeur des relations de travail.

Je pourrais ajouter, monsieur le président, que notre délégation est plus importante que d'habitude pour la simple raison que pour nous, c'est en quelque sorte une première. C'est la première fois depuis de très nombreuses années que nous comparaissions devant un comité parlementaire, et nous en sommes très heureux. J'ai pensé qu'il serait bon qu'ils voient comment cela se passe et l'année prochaine, ils pourront m'envoyer devant vous tout seul.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tingley.

M. Angus: Monsieur le président, il doit se passer de drôles de choses au sein du Canadien National. Aussi bien hier soir qu'aujourd'hui, il semble que ces deux sociétés de la Couronne nous envoient tous leurs blessés.

M. Tingley: M. Newman est un vieil homme qui essaie de jouer au jeune. C'est en jouant au squash qu'il a eu cet accident.

Le président: Monsieur Tingley, vous nous avez communiqué un mémoire. Vous pourriez peut-être nous en faire un résumé . . .

M. Tingley: Ce mémoire était surtout destiné au comité permanent. Cependant, si vous le souhaitez, je suis tout à fait disposé à en faire un résumé maintenant.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Nous pourrions peut-être revenir au point où nous en étions restés l'autre soir, où le jour d'avant—je ne sais plus—quand M. Tobin et les autres sont partis. Vous vous souviendrez, monsieur le président, que nous avions adopté les cinq premiers articles, sauf erreur. M. Tobin avait deux ou trois questions précises qu'il voulait poser aux témoins. Il a très bien présenté ses arguments. Il n'aurait peut-être pas été décent que nous . . .

Le président: Cette procédure vous satisfait-elle? Vous êtes tous d'accord?

M. Forrestall: Nous pourrions peut-être commencer . . .

Le président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je remercie M. Forrestall de son intervention. Je crois que nous devons tous les deux retourner à la Chambre pour le vote sur le projet de loi C-75. Si je ne m'abuse, il va le présenter en troisième lecture.

Monsieur le président, comme M. Forrestall l'a expliqué . . . Messieurs, peut-être pourrons-nous revenir à la procédure habituelle en quelques minutes, c'est-à-dire que nous ne comptabiliserons pas ce temps à même votre déclaration ou vos remarques. Maintenant, comme M. Forrestall l'expliquait, il y a quelques jours, alors que nous étudions le projet de loi C-88, il nous a paru bon de faire témoigner le CN, ou Marine Atlantique, avant l'adoption.

Je suis préoccupé par un certain nombre de questions. D'abord, j'aimerais savoir quelle est la position de la société de

[Texte]

CNM Inc., which is CN Marine Inc., a holding company for a number of marine related assets the rail company continues to hold. I am wondering, in advance of us giving approval to Bill C-88 . . . What is the disposition of CN and CN Marine about where those assets will ultimately end up? For example, how important are some of those assets to an efficient and proper CN or Marine Atlantic Inc. operation?

Mr. Tingley: Mr. Chairman, I can answer the question, but I am answering it from knowledge which I have from having up until very recently been a director of CNM Inc. CNM Inc. was established in the late 1970s or early 1980s to look after those marine activities which had come to either CN or CN Marine as a result of some opportunities. At one point, Halifax Industries (Holdings) Ltd., which I believe is now defunct . . . Some of this information I do not have, but I believe Halifax Industries (Holdings) Ltd. as such is defunct and was one-third owned by CN Marine. Coastal Transport Ltd., an operation for the New Brunswick government which operates ferry services to the Island of Grand Manan, was owned by CN Marine.

In due course, when CNM Inc. was established, those companies were given to CNM Inc. There was another company which operated a ship across Lake Ontario. There was, and as far as I know still is . . . Some of this stuff I am not sure of because I do not know what has happened since I am no longer a director of CNM Inc. I believe there was a holding of approximately one-sixth of Seabase Ltd., a company in Newfoundland primarily involved with stevedoring. It was set up to get involved with the offshore industries.

As far as I know at this point, the only holdings of CNM Inc. are Coastal Transport Ltd., of which I am still a director—as a matter of fact, I am president of Coastal Transport Ltd—and Seabase Ltd. It is—

An hon. member: What about St. John's Dockyard?

Mr. Tingley: St. John's Dockyard is still within CN's books. It has never been part of CNM Inc. officially, although it has reported through CNM Inc. from time to time.

Mr. Tobin: They told us last night it was part of CNM Inc.

Mr. Tingley: I was here, yes. It reports through CNM Inc., but it is not owned by CNM Inc. in the same sense that CNM Inc. owns all the shares of Coastal Transport Ltd. and one-sixth of the shares of Seabase Ltd. and that sort of thing.

Mr. Tobin: What is going to happen to those assets? Where do they . . . ? From a financial point of view . . . I am thinking about the dockyard. From the point of view of setting up a wholly separate marine Crown corporation to which we would give parliamentary approval by passage of Bill C-88, which in

[Traduction]

portefeuille appartenant à CN Rail, c'est-à-dire la CNM Inc., ou CN Marine, un holding appartenant à la société de chemins de fer et regroupant des avoirs liés à certaines activités maritimes. Donc, avant de donner notre aval au projet de loi C-88 . . . Comment le CN et CN Marine envisagent-ils de disposer de ces avoirs? Par exemple, dans quelle mesure certains d'entre eux sont-ils nécessaires au fonctionnement efficace du CN ou de Marine Atlantique?

M. Tingley: Monsieur le président, je puis répondre à la question, et je le ferai à même des renseignements que j'ai obtenus en tant que membre du conseil d'administration de la CNM, enfin, jusqu'à tout récemment. La CN Marine a été créée à la fin des années 70, ou au début des années 80, afin de regrouper les activités maritimes que soit le CN, soit CN Marine, avaient acquises grâce à certaines transactions avantageuses. Je crois qu'à un moment donné, la *Halifax Industries (Holdings) Ltd.*, qui, je crois, est dissoute maintenant . . . Il me manque certains de ces renseignements, mais je crois que la *Halifax Industries (Holdings) Ltd.* a été dissoute et que CN Marine y avait une participation d'un tiers. Aussi, la *Coastal Transport Ltd.*, service offert pour le compte du gouvernement du Nouveau-Brunswick et assurant le transport des passagers à l'île de Grand-Manan, appartenait à la CN Marine.

Une fois la CN Marine établie, à la longue, ces entreprises ont fini par y passer. Il y en avait une autre aussi, dont un navire traversait le lac Ontario. À ma connaissance, il y avait et il y a encore . . . Vous savez, je ne suis pas sûr de certains de ces renseignements, étant donné que je ne fais plus partie du conseil d'administration de la CN Marine. Enfin, je crois que la CNM avait une participation d'environ un sixième dans les avoirs de la *Seabase Ltd.*, une société de Terre-Neuve s'occupant avant tout de chargement et de déchargement de navires. Elle avait été créée pour traiter avec les industries d'exploitation sous-marine.

À ma connaissance, les seuls autres avoirs de la CNM se trouvent dans la *Coastal Transport Ltd.*, dont je suis encore administrateur, et ce, à titre de président, et la *Seabase Ltd.* C'est . . .

Une voix: Et les chantiers St. John's Dockyard?

M. Tingley: La St. John's Dockyard fait encore partie des actifs du CN, mais elle n'a jamais été au nombre de ceux de CN Marine, et ce, même si c'est la CNM qui a parfois fait rapport sur sa situation.

M. Tobin: On nous a dit hier soir qu'elle faisait partie de la CNM.

M. Tingley: Oui, je le sais, j'étais ici. Cependant, cette entreprise a beau faire rapport par l'entremise de la CNM, elle ne lui appartient pas, enfin, pas dans le même sens que des avoirs de la *Coastal Transport Ltd.* et un sixième des actions de la *Seabase Ltd.* appartiennent à CN Marine.

M. Tobin: Qu'arrivera-t-il à ces avoirs d'un point de vue financier? Où iront-ils? Je songe aux chantiers maritimes. Je songe aussi à la création d'une société de la Couronne maritime tout à fait distincte, laquelle existe déjà de toute façon, mais à laquelle nous accorderions l'autorisation parlementaire

[Text]

fact has occurred already . . . Where should those assets go? I find it strange CN Rail would continue with a subsidiary called CNM Inc., which would have, directly or indirectly, depending on how you describe it, the St. John's Dockyard listed as an asset and the Seabase Ltd. shares and Coastal Transport Ltd. which operates the ferry service in New Brunswick.

Mr. Tingley: Mr. Chairman, I believe it is the intention . . . There is an order in council which authorizes the transfer of the shares of Coastal Transport Ltd. to CN Marine Inc.

Mr. Tobin: What about the St. John's Dockyard?

Mr. Tingley: At this point I cannot speak about the St. John's Dockyard, because I have been told nothing about the St. John's Dockyard.

• 1540

Mr. Tobin: How much of CN Marine's work is going to St. John's Dockyard?

Mr. Tingley: Virtually all of the Newfoundland vessels go to the St. John's Dockyard.

Mr. Tobin: As I understand it, the St. John's Dockyard is not doing terribly well financially. Is that a fair assessment?

Mr. Tingley: The figure, which was given last night by Dr. LeClair, revealed it was losing around \$3 million a year in operation costs, and I gather there are some interest charges.

Mr. Tobin: Dr. LeClair also suggested that they would be willing to transfer it. Do you want it?

Mr. Tingley: Mr. Chairman, as a dependent Crown corporation, we have to take and do with what we are told.

Mr. Tobin: I am asking this question seriously, because one of the concerns I had the other day in looking at the establishment of the new company was that the fiscal arrangements are changing, so the \$30 million kitty you used to be able to carry around in your jeans will now go back to the general revenue and you will make submissions to Treasury Board and to Cabinet for funds for capital expenditures. There is a basic change in the financial structure of the way CN Marine and a new company will operate.

Looking at it from the change in the fiscal position and coupling that with the possibility of ending up with a losing asset, the St. John's CN dockyard, I am wondering what the financial position of the new company is going to be in order to meet your own capital program and acquire an additional two vessels over and above the *Caribou* which has just come on stream.

Mr. Tingley: You asked me, Mr. Tobin, if I wanted the shipyard. My response is that if we are a captive customer, we probably would be better to own it than to have to deal with it otherwise.

[Translation]

de par l'adoption du projet de loi C-88 . . . Où ces actifs devraient-ils aller? Il me paraît étrange que CN Rail veuille maintenir une filiale appelée la CNM Inc. au nombre des avoirs de laquelle figureraient, directement ou indirectement, c'est selon, les chantiers maritimes St. John's Dockyard, ainsi que les actions de la *Seabase Ltd.* et de la *Coastal Transport Ltd.*, cette dernière assurant le service des traversiers au Nouveau-Brunswick.

Mr. Tingley: Monsieur le président, je crois que l'intention est de . . . Un décret du conseil autorise l'association des parts de la *Coastal Transport Ltd.* à la société CN Marine.

Mr. Tobin: Et les chantiers maritimes de la St. John's Dockyard?

Mr. Tingley: Je ne puis me prononcer au sujet de la St. John's Dockyard pour le moment, car on ne m'en a rien dit.

Mr. Tobin: Quelle part du travail sur les navires de la CN Marine se fait dans les chantiers de la St. John's Dockyard?

Mr. Tingley: À peu près tous les navires de Terre-Neuve sont envoyés aux chantiers de la St. John's.

Mr. Tobin: Si j'ai bien compris, la St. John's Dockyard n'est pas dans une très bonne situation financière. Est-ce bien cela?

Mr. Tingley: D'après les chiffres fournis par M. LeClair hier soir, l'entreprise perd environ 3 millions de dollars par année en coûts de fonctionnement, et je suppose qu'elle a aussi certains frais liés aux intérêts.

Mr. Tobin: D'après le même M. LeClair, on est prêt à la céder. En voulez-vous?

Mr. Tingley: Monsieur le président, en tant que société de la Couronne dépendant de décisions prises en haut lieu, nous devons accepter ce qu'on nous demande de faire.

Mr. Tobin: Je vous pose cette question tout à fait sérieusement, car l'une des choses qui m'est venue à l'esprit l'autre jour lorsqu'on a étudié l'établissement de la nouvelle société, c'est que les arrangements fiscaux sont en évolution. Cela veut dire que le fonds de 30 millions de dollars que vous pouriez conserver sera dorénavant reversé au revenu global et que vous devrez donc demander des crédits au Conseil du Trésor et au Cabinet pour financer vos immobilisations. La nouvelle société fonctionnera donc de façon tout à fait différente de celle de CN Marine sur le plan financier.

Par rapport aux nouvelles dispositions fiscales qui s'annoncent et à la possibilité qu'on se retrouve avec une entreprise qui périclite, c'est-à-dire la St. John's Dockyard, je me demande comment la nouvelle société s'en tirera sur le plan financier pour suffire à ses propres besoins en immobilisations, et particulièrement pour acquérir les deux nouveaux bâtiments, à part le *Caribou*, qui vient d'entrer en service.

Mr. Tingley: Monsieur Tobin, vous venez de me demander si je voulais les chantiers maritimes. Eh bien, puisque nous sommes un client captif, il est probablement préférable que

[Texte]

To go into your question on the financing of CN Marine or the new company, I would like to go back to 1979. At that point in time, the ships and the terminals and other assets were handed over to CN Marine, and an exchange of stock took place.

At the same time, there was a fund established of approximately \$125 million, which we could draw on, on a proven needs basis, to replenish our assets. That fund, maybe by coincidence and maybe by design, roughly equalled the unaccounted depreciation of those assets at the time we received them.

We are now in the process of suggesting to government that we will continue to account for depreciations. As a matter of fact, the Financial Administration Act is quite clear that dependent Crown corporations should account on the basis of what is known as generally accepted accounting principles, and I do not see how we could do other than to account for depreciation.

If we are permitted to do that, and this is what we are asking for, we will again build up a fund which we can draw on, on a proven needs basis, to replace our capital assets as they are depreciated and as they are worn out. On that basis, I really do not see much change from where we were in 1979. The only difference is, and I presume this would have to be a plus, is that there is no longer a middle man in there, but we would deal directly with government.

Mr. Tobin: It seems clear from testimony the Minister and also CN Rail have given the committee that the day is coming very soon when some kind of resolution of the Newfoundland railway question would be announced. I think it is fair to say that CN Rail is already examining in its own mind how freight, which is now moved by rail, would otherwise be moved in the event there is not a railway in future weeks to move that freight. It was made clear last night that they see the containerization program being taken and applied to vessels and trucks. However, there is no suggestion, there is no certainty, that the freight you are currently carrying, by virtue of the fact you have the ability to move rail vehicles, is going to continue with CN Marine. How is this going to affect the financial position of the company? Ace is out there waiting, and perhaps others.

• 1545

Mr. Tingley: Mr. Chairman, I really do not think it will affect the financial position of the company to a great extent at all. I might even say that there are some questions, certainly in my mind, as to which way that traffic will go in the event there is a complete abandonment of the railway—and I know nothing of this; I am not privileged to any information in this regard.

In the event the traffic goes completely container and the railway stays, it would be my understanding that we will continue to do what we are doing now. In the event it goes

[Traduction]

nous en soyons propriétaires que de devoir traiter avec eux autrement.

Par ailleurs, au sujet du financement de la CN Marine ou de la nouvelle société, j'aimerais revenir à 1979. C'est alors que les navires, les installations portuaires et les autres actifs ont été cédés à la CN Marine et qu'il y a eu échange d'actions.

En même temps, on a établi un fonds d'environ 125 millions de dollars, à même lequel nous pouvons regarnir nos avoirs si nous pouvons démontrer nos besoins. Peut-être est-ce le fruit du hasard ou, au contraire, d'une décision, mais ce fonds équivaut à peu près à l'amortissement non comptabilisé des avoirs au moment où nous les avons reçus.

Pour le moment, nous venons de dire au gouvernement que nous allons continuer à rendre compte de ces amortissements. De fait, la Loi sur l'administration financière établit très clairement que les sociétés de la Couronne dépendantes doivent rendre compte de leur situation en fonction des principes de comptabilité d'usage courant, et je ne vois pas comment nous pouvons éviter de tenir compte de la dépréciation.

Si on nous permet de faire cela—ce que nous demandons d'ailleurs, nous—réussirons à créer un nouveau fonds, à même lequel nous pourrons nous servir si on peut clairement établir un tel besoin, et ce, afin de remplacer nos biens d'équipement au fur et à mesure qu'ils s'usent et se déprécient. Compte tenu de cela, la situation ne sera pas très différente de celle que nous connaissions en 1979. À mon avis, il n'y aura qu'une différence, et ce sera un avantage, c'est qu'il n'y aura plus d'intermédiaire entre nous et le gouvernement.

M. Tobin: À en juger d'après les témoignages du ministre et également ceux de CN Rail, on doit annoncer très bientôt une solution à la question du chemin de fer de Terre-Neuve. On peut probablement déjà dire que le CN examine comment transporter des marchandises autrement que par rail, si on abandonne le service ferroviaire d'ici quelques semaines. Hier soir, le CN a dit clairement que les conteneurs pourront être transportés par navires et camions. Toutefois, cela n'est pas parce que vous pouvez transporter les marchandises par rail pour le moment que CN Marine va continuer à les acheminer. Or comment cela se répercute-t-il sur la situation financière de l'entreprise? Vous savez que la société Ace est là qui attend, et qu'il y en a peut-être d'autres.

M. Tingley: Monsieur le président, je ne crois pas que cela aura de grandes conséquences sur la situation financière de la société. J'ajouterais même qu'on peut se demander ce qu'il adviendra de ce transport dans les deux sens si jamais on devait abandonner tout à fait le service de transport ferroviaire. Je précise n'en rien savoir car je ne suis nullement au courant de cette question.

Cependant, si l'on décide d'acheminer toutes les marchandises par container et qu'on conserve le service ferroviaire, je crois savoir qu'on maintiendra le service actuel. Si on conserve

[Text]

completely container and the railway does not stay, CN maintains that they will ship by other methods. I believe some would stay on the gulf—western Newfoundland would stay on the gulf. However, in talking to my friends in the trucking industry, they tell me that they will get a big portion of that traffic and it will stay with us in a sense, only it will be on a truck instead of in a container. The president of one of the largest trucking firms in eastern Canada has as a matter of fact told me that.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would wrap up with this last question. I appreciate the indulgence and the tolerance from members of the committee. I still have not heard—I do not know if you can give the answer—what is to become of the St. John's dockyard, what is to become of Coastal Transport Ltd. and what is to become of the shares that CNM Inc. has, and still retains I understand, in Seabase Ltd. However, I am most concerned about what is going to happen to that dockyard in St. John's.

Mr. Tingley: Coastal Transport Ltd. will come to CN Marine by the end of the year if the order in council is carried out, and I have no reason to believe it will not be. I cannot answer the question on Seabase Ltd.; I have no idea what will happen to the shares on Seabase Ltd. As far as the dockyard is concerned, I do not know what will happen to it; I know there have been some ongoing discussions between CN and the Minister of Transport about the dockyard. My position on this is that if we are asked to take the dockyard, we will take it and run it to the best of our ability.

Mr. Tobin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I have just one question. Apparently there was a study done on diesel exhaust at the Sydney docks. Has that study been made public? If not, when is it going to be made public?

Mr. Tingley: Mr. Angus, I am not sure whether it has been made public or not, but I know that the union involved, the ILA, has certainly received copies of it.

Mr. Angus: Oh, they have. Thank you, Mr. Chairman, that is all I have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. The Hon. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Very briefly, I would like to ask Mr. Tingley if he is the one who made the decision on behalf of CN Marine to purchase the *Caribou* ship.

Mr. Tingley: No, I did not make that decision.

Mr. Ouellet: Who did make the decision? Was it bought on behalf of CN Marine, or was it bought by some other people for CN Marine?

Mr. Tingley: It is my understanding, Mr. Ouellet, that at the moment there has been a letter of intent signed between

[Translation]

le service de *container* en abandonnant le service par rail, le CN affirme pouvoir les expédier les marchandises par d'autres moyens. Je crois que certains resteront dans la région du golfe, c'est-à-dire que l'ouest de Terre-Neuve restera lié à la région du golfe. Toutefois, j'ai parlé à des amis qui travaillent dans le domaine du camionnage, et ils m'ont dit qu'ils obtiendront une part importante du trafic, ce qui veut donc dire qu'il y aura toujours transport mais qu'il s'effectuera par camion plutôt que par *container*. C'est même le président d'une des plus grandes entreprises de camionnage de l'est du Canada qui m'a affirmé cela.

M. Tobin: Monsieur le président, j'en arrive à ma dernière question. Je vous suis d'ailleurs reconnaissant à vous et aux autres membres du Comité d'avoir fait preuve d'une aussi grande indulgence à mon endroit. Malgré tout ce que vous venez de m'apprendre, je ne sais pas encore ce qu'il adviendra des chantiers maritimes à St-John, ni de la *Coastal Transport Ltd.*, ni encore des actions que la CN Marine détient dans la *Seabase Ltd.* Cependant, ce qui me préoccupe le plus, c'est ce qui arrivera aux chantiers maritimes.

M. Tingley: La *Coastal Transport Ltd.* s'intégrera à la CN Marine d'ici la fin de l'année si le décret est mis à exécution, et je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas. Pour ce qui est de la *Seabase Ltd.*, je ne puis vous répondre car j'ignore ce qu'il adviendra à ses actions. Enfin, je ne sais pas quel sort sera réservé aux chantiers maritimes; je sais cependant que des discussions ont eu lieu à leur sujet entre le CN et le ministre des Transports. Quoi qu'il en soit, si l'on nous demande d'intégrer les chantiers, nous le ferons et les administrerons du mieux que nous pourrons.

M. Tobin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je n'ai qu'une question à poser. Il semble qu'on ait effectué une étude au sujet des émanations de combustible diésel dans le port de Sydney. Est-ce que les résultats de cette étude ont été rendus publiques? Sinon, quand le seront-ils?

M. Tingley: Monsieur Angus, je ne sais pas au juste si ces renseignements ont été divulgués ou non, mais je sais que le syndicat qui était touché par la question, le ILA en a certainement reçu des exemplaires.

M. Angus: Oh, il en reçu des exemplaires. Je vous remercie, monsieur le président, c'est tout ce que je voulais savoir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. L'honorable André Ouellet.

M. Ouellet: Très brièvement, j'aimerais savoir si c'est M. Tingley qui, au sein CN Marine a pris la décision d'acheter le navire appelé *Caribou*.

M. Tingley: Non, ce n'est pas moi qui l'ai prise.

M. Ouellet: Qui est-ce? Le bâtiment a-t-il été acheté par CN Marine ou au nom de CN Marine par des intermédiaires?

M. Tingley: À ma connaissance, monsieur Ouellet, un protocole d'ententes a été signé par le ministre de l'Expansion

[Texte]

the Minister of Regional Industrial Expansion and Versatile Davie for the construction of such a ship. We have been asked to negotiate with Versatile Davie with the intent that a contract will be signed to purchase such a vessel.

• 1550

Mr. Ouellet: I see. You are not the one who drafted the letter of intent?

Mr. Tingley: No, sir, I was not the one who drafted the letter of intent.

Mr. Ouellet: Thank you very much.

Clauses 7 and 8 agreed to.

On clause 9—*Restriction on business of Marine Atlantic Inc.*

The Chairman: I have an amendment on clause 9. I am going to read it. It is that clause 9 be amended by deleting line 25 on page 3 and substituting the following therefor:

marine transportation service which will serve as an extension of the Trans-Canada Highway, with a corresponding fee structure, a marine

And so on. I might say I have some reservations about this amendment, because it extends the Trans-Canada Highway, and I am doubtful if we have the authority to do that, but I would like to hear comments of the people. Mr. Forrestall. Mr. Angus.

Mr. Nowlan: Mr. Angus is proposing it.

Mr. Angus: For the record, Mr. Chairman, if I can formally move that amendment . . . I have to move it. To get it on the table, I have to move it, and I am doing that.

The Chairman: Okay. Go ahead and move it.

Mr. Angus: I just did, Mr. Chairman. Quite clearly, the intention of this amendment is to ensure that whatever fees are charged for the use of the Trans-Canada Highway are the same fees that are charged for the use of the ferry service. I do not think I have to add anything more, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: I have no objection, Mr. Chairman. In your preliminary comments . . . I do not think it will surprise Mr. Angus that his amendment may have a laudable intent, but it is clearly out of order to the clause. It not only is contradictory to the clause, number one, it extends the clause. After all, the clause is clause 9, which is a restrictive clause, saying what CN Marine Inc. cannot do, and all of a sudden out of the blue you are building a highway, in effect, and—

Mr. Angus: No, the highway is there, Mr. Chairman; it is a thing called water.

Mr. Forrestall: What a hell of a good idea.

Mr. Angus: You see, I have the support of the Parliamentary Secretary.

[Traduction]

industrielle régionale et la *Versatile Davie* aux fins de la construction d'un tel navire. On nous a demandé de négocier avec la *Versatile Davie* en vue de signer le contrat d'achat d'un tel navire.

• 1550

Mr. Ouellet: Je vois. Cela n'est pas vous qui avez rédigé le protocole d'entente?

Mr. Tingley: Non, ce n'est pas moi qui l'ai rédigé.

Mr. Ouellet: Merci beaucoup.

Les articles 7 et 8 sont adoptés.

Article 9—*Restriction des affaires de la marine atlantique SCC.*

Le président: J'ai un amendement à proposer à l'article 9. Je vais le lire. Il s'agit de modifier l'article 9 en remplaçant la ligne 23, à la page 3, par ce qui suit:

Service de transport maritime qui servira de prolongement à l'autoroute transcanadienne et aura une structure tarifaire correspondante, d'un service.

Ainsi de suite. J'ajoute avoir certaines réserves au sujet de cet amendement étant donné qu'il s'agit de prolonger l'autoroute transcanadienne, et que je doute que nous ayons compétence en la matière. Enfin, j'aimerais savoir ce qu'en pense les membres. Monsieur Forrestall. Monsieur Angus.

Mr. Nowlan: C'est M. Angus qui est l'auteur de l'amendement.

Mr. Angus: Pour les besoins du procès-verbal, monsieur le président, j'aimerais proposer officiellement l'adoption de cet amendement . . . il faut que je le fasse. Pour que le Comité en soit saisi, il faut que je le propose, et c'est ce que je fais.

Le président: Bien. Allez-y.

Mr. Angus: Je viens de le faire, monsieur le président. Il ne fait aucun doute que l'objectif de cet amendement est de veiller à ce que les droits de péage perçus pour l'utilisation de l'autoroute transcanadienne demeurent identiques à ceux qui sont imposés pour l'utilisation du service de traversier. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter quoi que ce soit, monsieur le président.

Mr. Nowlan: Je ne m'y oppose pas, monsieur le président. Dans vos remarques liminaires . . . Monsieur Angus ne sera sans doute pas étonné que malgré l'objectif très louable de son amendement, on le considère tout à fait recevable par rapport à l'article auquel il se rapporte. En effet, cet amendement ne se contente pas de contredire l'article mais aussi d'en étendre la portée. Après tout, il s'agit de l'article 9, qui restreint les activités de CN Marine, et tout à coup, sans qu'il n'y ait aucun lien, vous parlez de construire un autoroute, et de . . .

Mr. Angus: Non, monsieur le président, l'autoroute existe déjà; il s'agit d'une voie d'eau.

Mr. Forrestall: Quelle idée géniale.

Mr. Angus: Vous voyez, j'ai l'appui du secrétaire parlementaire.

[Text]

Mr. Nowlan: The thing is clearly out of order by almost every rule in the rule book.

Mr. Angus: Well, Mr. Chairman, perhaps we could have a ruling from the Chair. We have not had that yet. We have had some—

Mr. Nowlan: No, no. I was just commenting on—

Mr. Angus: —question about it.

Mr. Nowlan: I was just commenting on the preliminary remarks to the Chair and your argument, which I am glad was short and succinct and almost sensible.

The Chairman: Are there further arguments to be advanced? In my view, the amendment is out of order because it extends the Trans-Canada Highway and we have no authority to do that. It is beyond the scope of the bill. So I would rule the amendment out of order. Sorry, Mr. Angus.

Clauses 9 to 12 inclusive agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill to House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the meeting adjourn?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you for your representations. The meeting adjourns.

[Translation]

M. Nowlan: L'amendement est tout à fait irrecevable selon tous les règlements.

M. Angus: Et bien, monsieur le président, peut-être le président pourrait-il se prononcer là-dessus. Il ne l'a pas encore fait. Nous avons eu certaines . . .

M. Nowlan: Non, non. Je ne faisais que des remarques sur . . .

M. Angus: . . . là-dessus.

M. Nowlan: Je ne faisais que des remarques au sujet des propos liminaires que vous avez faits au président et de votre argument, qui heureusement a été bref et presque cohérent.

Le président: Y en a-t-il d'autres qui veulent faire part de leurs idées là-dessus? À mon avis, l'amendement est irrecevable du fait qu'il prolonge l'autoroute transcanadienne et que nous n'avons aucune compétence en la matière. Cela dépasse la portée du projet de loi. Je déclare donc l'amendement irrecevable. Je suis désolé, monsieur Angus.

Les articles 9 à 12 sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je rendre compte à la Chambre du projet de loi adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Allons-nous lever la séance?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci de votre participation. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES/TÉMOINS

On Monday, June 9 1986:

From the Department of Transport:

Denis Pratt, Director General, Marine Policy and Programs;

Werner Heiss, Legal Advisor.

On Wednesday, June 11, 1986:

From C.N. Marine:

R. Tingley, President and Chief Executive Officer.

Le lundi 9 juin 1986:

Du ministère des Transports:

Denis Pratt, directeur général, Politique et programmes maritimes;

Werner Heiss, conseiller juridique.

Le mercredi 11 juin 1986:

De C.N. Marine:

R. Tingley, président-directeur général.

